

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505975>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

In Montreal, Quebec
Thursday, April 2, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle
transport by extra-provincial undertakings

WITNESSES:

(See back cover)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 29

À Montréal, Québec
Le jeudi 2 avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

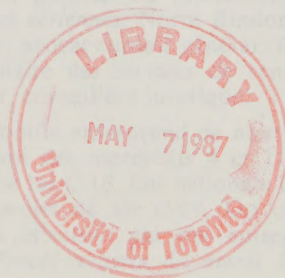
CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

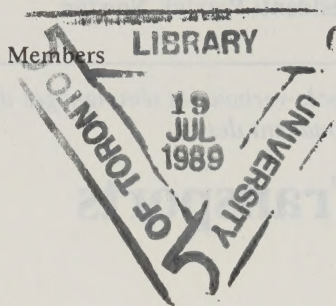
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

Members



(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

Membres

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 2, 1987

(48)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:30 o'clock a.m. this day, in Montreal, Quebec, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Ross Belsher.

Other Member present: Robert Toupin.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From Wabush Mines: Frank Carter, General Solicitor; J.F. Howard from Blaire, Cassels and Grandon. *From the International Association of Machinists, Local 1751:* Michel Cyr, President. *From the Association du camionnage du Québec Inc.:* Louise Pelletier, President; Jacques Alary, Executive Vice-President. *From the Canadian Transport Lawyers' Association:* François Rouette, President. *From Iron Ore Company of Canada:* Carl Nickels; President; Deana Silverstone, Legal Counsel; Frank Titas, Legal Counsel. *From the Board of Trade of Metropolitan Toronto:* D. William Mutch, Chairman of District and Customs Committee; Gordon C. Ramm, Director of Transportation, Food Processing Group; Bud L. Maheu, Assistant Manager, International Trade Department; George White, General Manager. *From the Canadian Air Line Pilots Association:* Norm Bindon, President; John Keenan, General Counsel; Roger L. Burgess—Webb, Manager, Information Services; Lyla Stermer, Legal Counsel.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

Frank Carter made a statement and, with J. F. Howard, of Wabush Mines answered questions.

Michel Cyr, of the International Association of Machinists, Local 1751, made a statement and answered questions.

Louise Pelletier made a statement and with Jacques Alary, of the Association du camionnage du Québec, answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 2 AVRIL 1987

(48)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 8 h 30, à Montréal, au Québec, sous la présidence de Darryl L. Gray, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Ross Belsher.

Autre député présent: Robert Toupin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De Wabush Mines: Frank Carter, solliciteur général; J.F. Howard, de la firme Blaire, Cassels and Grandon. *De l'Association internationale des machinistes, section locale n° 1751:* Michel Cyr, président. *De l'Association du camionnage du Québec Inc.:* Louise Pelletier, présidente; Jacques Alary, vice-président exécutif. *De l'Association canadienne des avocats en transport:* Maître François Rouette, président. *De la compagnie Iron Ore du Canada:* Carl Nickels, président; Maitre Deana Silverstone, conseillère juridique; Maitre Frank Titas, conseiller juridique. *Du Board of Trade de la région métropolitaine de Toronto:* D. William Mutch, président du Comité de la circonscription et des douanes; Gordon C. Ramm, directeur des transports, Groupe des industries alimentaires; Bud L. Maheu, directeur adjoint, Division des transports internationaux; George White, directeur général. *De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes:* Norm Bindon, président; Maitre John Keenan, avocat-conseil général; Roger L. Burgess—Webb, gestionnaire des services de renseignement; Maitre Lyla Stermer, conseillère juridique.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Frank Carter fait une déclaration, puis lui-même et J.F. Howard, de Wabush Mines, répondent aux questions.

Michel Cyr, de l'Association internationale des machinistes, section locale n° 1751, fait une déclaration et répond aux questions.

Louise Pelletier fait une déclaration, puis elle-même et Jacques Alary, de l'Association du camionnage du Québec, répondent aux questions.

François Rouette, of the Canadian Transport Lawyers' Association, made a statement and answered questions.

Carl Nickels made a statement and with the other witnesses of Iron Ore Company of Canada answered questions.

D. William Mutch made a statement and with the other witnesses of the Board of Trade of Metropolitan Toronto answered questions.

Norm Bindon made a statement and, with the other witnesses of the Canadian Air Line Pilots Association, answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING (49)

The Standing Committee on Transport met at 1:35 o'clock p.m. this day, in Montreal, Quebec, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Ross Belsher.

Other Member present: Robert Toupin.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From Canadian National Railways: Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer; W.H. (Bill) Morin, Senior Vice-President, Marketing; Yvon H. Massé, Senior Vice-President, Financial Planning and Administration. *From Canadian Pacific Railways:* I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer; R.S. Allison, President; R.J. Ritchie, Executive Vice-President. *From the Federal Railroad Administration:* John Riley, Administrator. *From the Association of American Railroads:* W.H. Dempsey, President and Chief Executive Officer. *From Dominion Marine Association:* Norman Hall, President; Angus Laidlaw, Resource Co-ordinator. *From Luscar Limited:* J. Britt, Vice-President, Marketing; Marshall Rothstein, Lawyer; Emile Dubois, Manager, Transportation. *From the Canadian Railway Supply Industry:* D. G. Regan, President, Ronsco Supply Company Limited; J.W. Nelham, Vice-President—Sales. *From the Canadian Retail Shippers' Association:* Ray MacDonald, Vice-President, Distribution, Store Development and Inventory Management, Zellers Inc; Doug Stewart, General Manager. *From La Chambre de commerce de Montréal:* Raynold Langlois, President, Transportation Committee; Guy Rivard, President, Harbour Committee.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and

Maitre François Rouette, de l'Association canadienne des avocats en transport, fait une déclaration et répond aux questions.

Carl Nickels fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de la *Compagnie Iron Ore du Canada* répondent aux questions.

D. William Mutch fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins du *Board of Trade de la région métropolitaine de Toronto* répondent aux questions.

Norm Bindon fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes répondent aux questions.

À 12 h 35, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (49)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 13 h 35, à Montréal, au Québec, sous la présidence de Darryl L. Gray, (vice-président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Ross Belsher.

Autre député présent: Robert Toupin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De CN Rail: Ronald E. Lawless, président-directeur général; W.-H. (Bill) Morin, premier vice-président, Commercialisation; Yvon-H. Massé, premier vice-président, Planification des finances et administration. *De CP Rail:* I.B. Scott, président-directeur général; R.S. Allison, président; R.J. Ritchie, vice-président exécutif. *De la Federal Railroad Administration:* John Riley, administrateur. *De l'Association of American Railroads:* W.H. Dempsey, président-directeur général. *De la Dominion Marine Association:* Norman Hall, président; Angus Laidlaw, coordinateur des ressources. *De Luscar Limited:* J. Britt, vice-président, Commercialisation; Maitre Marshall Rothstein, avocat; Emile Dubois, gestionnaire, Transports. *De la Canadian Railway Supply Industry:* D.G. Regan, président, Ronsco Supply Company Limited; J.W. Nelham, vice-président des ventes. *De la Canadian Retail Shippers' Association:* Ray MacDonald, vice-président, Distribution, promotion et inventaire du matériel, Zellers Inc.; Doug Stewart, directeur général. *De la Chambre de commerce de Montréal:* Raynold Langlois, président, Comité des transports; Guy Rivard, président, Comité du port.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au

Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives of the Canadian National Railways made a statement and answered questions.

The representatives of the Canadian Pacific Railways made a statement and answered questions.

John Riley of the Federal Railroad Administration and W.H. Dempsey of the Association of American Railroads, made a statement and answered questions.

Norman Hall of Dominion Marine Association made a statement and with Angus Laidlaw answered questions.

The representatives of the Canadian Railway Supply Industry made a statement.

Doug Stewart made a statement and with Ray MacDonald of the Canadian Retail Shippers' Association answered questions.

Raynold Langlois and Guy Rivard of *La Chambre de commerce de Montréal* made a statement and answered questions.

At 7:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent
Clerk of the Committee

projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants de *CN Rail* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de *CP Rail* font une déclaration et répondent aux questions.

John Riley, de la *Federal Railroad Administration*, et W.H. Dempsey, de l'*Association of American Railroads*, font une déclaration et répondent aux questions.

Norman Hall, de la *Dominion Marine Association*, fait une déclaration, puis lui-même et Angus Laidlaw répondent aux questions.

Les représentants de la *Canadian Railway Supply Industry* font une déclaration.

Doug Stewart fait une déclaration, puis lui-même et Ray MacDonald, de la *Canadian Retail Shippers' Association*, répondent aux questions.

Raynold Langlois et Guy Rivard, de la *Chambre de commerce de Montréal*, font une déclaration et répondent aux questions.

À 19 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, April 2, 1987

• 0830

Le vice-président: À l'ordre.

Messieurs et mesdames du Comité, nous avons le quorum ce matin. Je voudrais, en mon nom, au nom du Comité et au nom de mon honorable collègue de Montréal, vous souhaiter la bienvenue. Je pense que la journée sera fructueuse. Il nous fait plaisir de siéger à Montréal, aujourd'hui et demain avant-midi, pour rencontrer les témoins en ce qui concerne la réforme du système de transport au Canada.

Sans plus tarder, je voudrais inviter les mines Wabush.

I believe we have appearing before us Mr. Frank Carter and Mr. Howard. Gentlemen, as you probably realize, according to our schedule you are appearing before the time. So I guess probably you will not be bored with the regular testimony; I do not know. You gentlemen have the first kick at the can.

Mr. Frank Carter (General Solicitor, Wabush Mines): Thank you very kindly, Mr. Chairman. We do not mind being moved up at all. Just for purposes of identification, my name is Frank Carter. As my title implies, I am a lawyer by profession, but I am a full-time employee with Wabush Mines and I have been with them for some 26 years. With me is Mr. Howard of Blake, Cassels & Graydon, a well-known lawyer nationally. He assisted greatly in preparing the brief.

I would like to thank the committee, and the clerk of the committee in particular, for arranging an appearance for us on very short notice. We are very appreciative, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you. At the same time, we have your brief before us, and the briefer you are with your brief then it is more time for the questioners, because we do have a long day ahead of us.

Mr. Carter: Right. I understand the procedure is that I am to have about five to six minutes to go over the brief and the rest of our time, which would be about 25 minutes, for questions and answers. Is this correct?

The Vice-Chairman: Exactly. You are slotted for a half hour, and the more time you take the less time we take.

Mr. Carter: Okay, Mr. Chairman. If I may, can I just lead you through the brief, or do you wish me to read it as is?

The Vice-Chairman: Your brief already is part of the official record. It is at your discretion.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 2 avril 1987

The Vice-Chairman: This meeting is called to order.

Ladies and gentlemen of the committee, we have a quorum this morning. On my own behalf and on behalf of the committee members and my honourable colleague from Montreal, I would like to welcome you here today. I think today's session will be most profitable. We are pleased to hold today and tomorrow morning's meetings here, in Montreal, and to discuss the proposed reform of Canada's transportation system.

With no further ado, I would like to invite the representatives from Wabush Mines to make their presentation.

Les représentants des mines Wabush sont, je pense, M. Frank Carter et M. Howard. Messieurs, comme vous pouvez probablement le constater, votre tour vient plus tôt que prévu au programme de la journée. Vous n'aurez donc probablement pas à subir les autres témoignages; je ne sais pas. Messieurs, nous vous écoutons.

M. Frank Carter (chef du contentieux, compagnie minière Wabush): Merci, monsieur le président. Nous sommes tous disposés à témoigner plus tôt que prévu. Je suis Frank Carter. Comme l'indique mon titre, je suis avocat de profession, mais je suis aussi employé de la compagnie minière Wabush depuis environ 26 ans. Mon collègue est M. Howard, avocat bien connu sur le plan national, de Blake, Cassels & Graydon. Il m'a beaucoup aidé dans la préparation de notre mémoire.

Je remercie le Comité, et notamment le greffier d'avoir su faire le nécessaire pour nous permettre de comparaître aujourd'hui avec si peu de préavis. Nous vous sommes très reconnaissants, monsieur le président.

Le vice-président: Merci. Nous avons bien reçu votre mémoire. Plus vous serez bref, plus nous aurons de temps pour vous poser des questions. Le programme est très chargé aujourd'hui.

M. Carter: Très bien. Si je comprends bien, j'ai cinq ou six minutes pour vous présenter notre mémoire, et vous nous poserez ensuite des questions pendant environ 25 minutes. Est-ce bien cela?

Le vice-président: C'est exact. Vous disposez d'une demi-heure, et plus vous prendrez de temps, moins nous en aurons pour les questions.

M. Carter: D'accord, monsieur le président. Préférez-vous que je me contente de faire un survol du mémoire ou que je le lise en entier?

Le vice-président: Votre mémoire fait déjà officiellement partie du procès-verbal d'aujourd'hui. Vous pouvez nous le résumer ou le lire; vous avez le choix.

[Texte]

Mr. Carter: Mr. Chairman, we had not really planned to present a brief before this commission until such time as we learned that Iron Ore Company of Canada were preparing a brief. To be quite honest, it was because of this that we asked for time at this hearing. They were good enough to give us an advance copy of their brief, so much of what is in ours is in response to what you will be hearing later this day.

We started off in our brief with an introduction. Wabush Mines appears before this committee to support Bill C-18, in particular those clauses that deal with the remedies available to a captive shipper. Our area of concern is very specific. I realize the ambit of your interest is much greater, and it is to be commended, but our interest is very specific; it is on those clauses dealing with the remedies available to a captive shipper.

• 0835

It is the position at Wabush Mines that the legislation as drafted is equitable to both the mines and to the railroads involved and should be maintained. To understand this position, a brief summary of some background facts is necessary.

Wabush Mines is involved in the production of iron ore in Labrador West, as is the Iron Ore Company of Canada. It is an unincorporated joint venture which operates the Scully Mine at Wabush Lake, Labrador, and Stelco Inc. and Dofasco Inc. are 42% participants in the joint venture. Dofasco Inc. has also recently become a shareholder in the Iron Ore Company of Canada, which is a U.S. incorporated company.

The balance of the Wabush Mine joint venture is made up of five participants from the United States and one from Italy. In addition to acquiring iron ore pellets for their own use, we find now that the participants must export to overseas markets so that the mine can operate at a high capacity and low unit cost.

Wabush Mines employs approximately 1,000 in its operations in Newfoundland and Quebec. As you perhaps know, the steel industry and the iron ore industry are undergoing very difficult times. In the case of our joint venture, two of our U.S. participants have filed a chapter 11 reorganization under the U.S. bankruptcy law. This makes our position much more difficult, because the remaining partners in the joint venture have taken up the burden of the gap left by these two companies. Therefore, it is imperative that we should operate at capacity so that the unit cost is competitive on the world market.

There are several other problems involved with the Wabush Mines joint venture, and these submissions are being made elsewhere. For instance, tax and royalty

[Traduction]

M. Carter: Monsieur le président, nous n'avions pas vraiment prévu de présenter un mémoire au Comité avant d'apprendre que la compagnie Iron Ore du Canada allait en présenter un. Pour tout vous dire, c'est ce qui nous a motivé à demander de comparaître aujourd'hui. Les représentants d'Iron Ore ont bien voulu nous remettre un exemplaire de leur mémoire avant de vous le présenter. La plus grande partie de notre mémoire constitue donc notre réaction à ce que vous entendrez plus tard aujourd'hui.

Notre mémoire comporte tout d'abord une introduction. L'objet de notre présence, aujourd'hui, est d'appuyer le projet de loi C-18, et notamment ses dispositions relatives au recours disponible à l'expéditeur captif. Notre intérêt porte sur un élément bien précis. Je comprends bien que les objectifs que vous visez sont beaucoup plus larges, et je vous en félicite d'ailleurs, mais notre intérêt porte particulièrement sur les dispositions relatives au recours dont dispose l'expéditeur captif.

Nous croyons que dans sa formulation actuelle, la loi est juste, tant envers les sociétés minières que les sociétés de transport ferroviaire, et qu'il faudrait la conserver. Pour comprendre notre position, un bref historique s'impose.

A l'instar de la compagnie Iron Ore du Canada, la principale activité de la compagnie minière Wabush est la production de minerai de fer dans la partie ouest du Labrador. Nous sommes une société en participation qui exploite la mine Scully au Lac Wabush, au Labrador, détenue à 42 p. 100 par les sociétés Stelco et Dofasco. Dofasco a aussi acquis dernièrement un certain nombre d'actions de la compagnie Iron Ore du Canada, société constituée aux Etats-Unis.

Cinq autres participants américains et un autre d'Italie font aussi partie de notre compagnie. En plus d'acquérir des boulettes de minerai de fer réservées à leur propre usage, les participants à notre compagnie doivent maintenant en exporter vers les marchés d'outre-mer de manière à conserver les activités à un niveau élevé, et le coût unitaire, à un faible niveau.

Nous avons environ 1,000 employés à Terre-Neuve et au Québec. Comme vous le savez peut-être, l'industrie de l'acier et l'industrie du minerai de fer traversent une période très difficile. Deux de nos participants américains ont formulé une demande de réorganisation en vertu de la loi des Etats-Unis en matière de faillite. Cela complique d'autant plus les choses que les autres partenaires de notre société en participation ont dû combler le vide laissé par ces deux sociétés. Il est donc absolument essentiel de fonctionner à plein rendement si nous voulons que notre coût unitaire nous permette de demeurer concurrentiels sur le plan international.

Il y a encore plusieurs autres problèmes auxquels nous devons faire face, et ces problèmes font l'objet de représentations auprès d'autres comités. C'est le cas, par

[Text]

matters are a cost concern which is being approached elsewhere.

Mr. J.F. Howard, Q.C. (Counsel, Wabush Mines): We describe the transportation movement on page 2 of the brief, which states that the ore moves from Wabush Lake to the Quebec North Shore and Labrador Railway and down to Arnaud junction, which is about six miles north of Sept-Îles. From there, our ore is moved by the Arnaud Railway Company to Pointe-Noire.

The other major shipper and the owner of the railway is the Iron Ore Company of Canada, and its traffic is moved in one movement by the QNS&L. As we point out in the brief, the railway from the mine out to the Quebec North Shore and Labrador Railway, which was originally built up to Shefferville, is some 37 miles. That is owned jointly by the two mines operating up there, and QNS&L has running rights on the traffic over that railway. Wabush Lake Railway operated by Wabush Mines operates over that end, and the costs of upkeep and maintenance are roughly shared on a usage basis.

The history is a long one, but since 1967, if one did not like a tariff, one had to resort either to section 278 of the Railway Act or to section 23 of the National Transportation Act. Section 278 of the Railway Act was not of much use, because, as you will recall, basically it is a cost-based review of the rates. The section provides that costing shall be done on 30,000 lb carloads. In effect, that is not much help to Wabush Lake or Wabush Mines, because the carload lots are about 90,000 pounds. If you resorted to that, you would cost three trains when only one moved. It has never been any kind of negotiating lever.

Section 23 of the National Transportation Act had a threshold test of public interest. In 1962, when there was a running rates case between the companies, we learned private profit was not equivalent to public interest.

On page 3, I am ashamed to say there is a typographical error in the last line of the second last paragraph. The word "hearing" should be "heavy".

Mr. Clifford: You are right.

Mr. Howard: You will agree with me that hearings are pretty heavy things.

On page 4, we set out the current tariff situation and the relative tonnages. Obviously, the calculations are complicated. The pencil pushers at Wabush Mines tell us Wabush Mines, as a result of the tariff structure, pays a

[Translation]

exemple, des questions relatives aux impôts et aux redevances.

M. J.F. Howard, C.Q. (conseiller juridique, Compagnie minière Wabush): *Quebec North Shore and Labrador Railway* transporte notre minerai du Lac Wabush à Arnaud Junction, à environ six milles au nord de Sept-Îles. De là, la société *Iron Ore Railway* l'amène à Pointe-Noire.

L'autre gros expéditeur, en même temps propriétaire de la société ferroviaire, est la compagnie Iron Ore du Canada. QNS et L transporte directement son minerai à destination. Comme nous le faisons remarquer dans notre mémoire, la voie ferrée, de la mine à *Quebec North Shore and Labrador Railway*, qui se rendait initialement à Shefferville, a quelque 37 milles de longueur. Ce tronçon appartient aux deux sociétés minières qui extraient du minerai de fer au Lac Wabush, et les droits de circulation sur ce tronçon appartiennent à QNS et L. Ce sont les wagons de *Wabush Lake Railway*, appartenant à la compagnie minière Wabush, qui circulent sur ce tronçon. Les deux compagnies minières en partagent les frais d'entretien selon l'usage qu'elles en font.

Les relations entre nos deux sociétés remontent fort loin, mais depuis 1967, pour régler un différend quelconque à propos d'un tarif, il fallait invoquer l'article 278 de la Loi sur les chemins de fer ou l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. L'article 278 de la Loi sur les chemins de fer n'est pas tellement utile en raison de la formule de révision des tarifs, fondée sur les coûts. Le coût doit être établi pour des chargements de 30,000 livres. Cela ne nous aide pas tellement puisque nos chargements sont de l'ordre de 90,000 livres chacun. Si l'on appliquait une telle formule, nous devrions payer pour le déplacement de trois wagons alors qu'il n'y a en fait qu'un seul chargement qui soit transporté. Cette formule ne nous a jamais tellement aidés sur le plan de la négociation.

• 0840

L'article 23 de la Loi nationale sur les transports comportait l'élément de l'intérêt public. En 1962, à l'occasion du différend qui a opposé les sociétés à propos des tarifs, nous avons appris que les bénéfices des sociétés privées et l'intérêt public n'étaient pas des notions équivalentes.

À la troisième page de la version anglaise de notre mémoire, il s'est glissé une erreur à la dernière ligne de l'avant-dernier paragraphe. Au lieu de *hearing*, ce devrait être *heavy*.

M. Clifford: Vous avez raison.

M. Howard: Vous serez d'accord avec moi pour dire que des audiences sont des procédures plutôt lourdes.

À la page 4, nous donnons un aperçu de la structure des tarifs actuels accompagnés des tonnages auxquels ils s'appliquent. Les calculs sont évidemment complexes. Nos spécialistes en la matière nous disent que, de la façon dont

[Texte]

penalty of about \$2 a tonne in transportation costs between the mine and Pointe-Noire. You will see the current tariffs are structured on a volume basis. We point out that the tariff available to Wabush Mines on the first four million tonnes is one number. It reduces on the next two million tonnes, but the capacity of that mine is six million tonnes. We never get down to the third or lowest tariff available.

In the case of IOC, the capacity is in the order of 20 million tonnes of iron ore products. They ship both concentrates and pellets. As we point out on page 4, they are graded starting with eight million tonnes and it comes down by two million tonnes in gradations. Because of slightly different distances, the calculation is complicated, but you will see they have a better chance of getting to the lowest rate than we do.

We were delighted to see a new act, because we believe final-offer arbitration in clause 48 provides a solution by which a captive shipper, such as we are, can do effective negotiating. From the courtesy of having had the brief from IOC, we know they are opposed to it. In fact, they suggest there should be a specific exception, that the clause should not apply to these railways and shippers.

We believe it is fair. When one looks at the factors in the draft of clause 48 and subclause 48(2), among other things the factors that go from paragraph 48(2)(a) through 48(2)(d) provide. . . No, I am looking at the wrong section. Clause 49 is the one with the factors. Subclause 51(2), paragraphs 51(2)(a) through 51(2)(g). . .

Among the factors the arbitrator must take into effect are the preservation of the economic viability of the shipper and the carrier. As you know, if the agency considers matters of public interest are involved, under subclause 48(3) they may refer the matter to investigation under clause 59. From having read the brief of IOC, I gather they complained that they, as a shipper, may not be able to participate in these proceedings. We think it is fairly safe to assume when the shipper owns 100% of the railway, their position could be represented adequately in the arbitrations.

I think that is gist of our brief. We are here to support the clauses as they have been drafted. We would be delighted to answer any questions you may have.

• 0845

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. Your brief is now part of the official testimony of the committee. Once again I would remind that as you started

[Traduction]

les tarifs sont structurés à l'heure actuelle, nous payons environ 2\$ de plus la tonne que ce que coûte le transport entre la mine et Pointe-Noire. Vous constaterez que les tarifs actuels varient selon la quantité de tonnes transportées. Vous remarquerez aussi que notre tarif est de 6.45\$ pour les quatre premiers millions de tonnes. Il tombe ensuite à 3.75\$ la tonne sur les 2 millions de tonnes suivantes, mais la capacité de notre mine est de 6 millions de tonnes. Nous ne pouvons donc jamais profiter du troisième cran de 2.70\$ la tonne.

Par contre, la capacité de production de la Compagnie Iron Ore du Canada est de l'ordre de 20 millions de tonnes par année. Elle expédie des concentrés et des boulettes de minerai. Comme nous le faisons remarquer dans notre mémoire, les tarifs qui s'appliquent à la CIOC partent de 8 millions de tonnes et diminuent progressivement à chaque 2 millions de tonnes. Les différentes distances à parcourir compliquent quelque peu le calcul, mais vous constaterez que la CIOC a davantage la possibilité que nous de profiter du meilleur prix.

La nouvelle loi nous plaît beaucoup, parce que nous croyons que la formule d'arbitrage prévue à l'article 48 offre à un expéditeur captif, comme nous, la possibilité de négocier d'une manière efficace. Ayant reçu à l'avance le mémoire de la CIOC, nous savons qu'elle s'oppose à cette formule. En fait, elle suggère que l'on fasse exception, que l'article 48 ne s'applique pas aux transporteurs ferroviaires et aux expéditeurs de notre région.

Nous croyons que c'est juste. En examinant les éléments que renferme l'article 48 et le paragraphe 48(2), entre autres, les éléments de l'alinéa 48(2)a à 48(2)d). . . Non, je me suis trompé d'article. L'article 49 est celui qui renferme les éléments en question. Le paragraphe 51(2) et les alinéas 51(2)a à 51(2)g). . .

Parmi les éléments que l'arbitre doit prendre en considération figure le souci de ne pas mettre en péril l'entreprise de l'expéditeur ni celle du transporteur. Comme vous le savez, en vertu du paragraphe 48(3), si l'office estime que la question soulevée est d'intérêt public, il peut décider qu'il y aurait lieu de procéder par voie d'enquête en application de l'article 59. Après avoir lu le mémoire de la CIOC, je sais que le fait de ne pas pouvoir participer à ces enquêtes, en tant qu'expéditeur, ne lui plaît pas tellement. Nous croyons qu'il est plutôt raisonnable de penser que les intérêts de l'expéditeur pourraient être adéquatement représentés dans le contexte de l'arbitrage lorsqu'il est propriétaire unique de la société de transport ferroviaire.

C'est à cela que se résume, en gros, notre mémoire. Nous demandons de conserver les articles dans leur formulation actuelle. C'est avec joie que nous répondrons maintenant à toutes les questions que vous voudrez bien nous poser.

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs. Votre mémoire fait maintenant officiellement partie du procès-verbal d'aujourd'hui. Je vous rappelle encore une fois que

[Text]

at 8.35 a.m. and have gone to almost 8.50 a.m., the questioning will be brief, unfortunately. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Je dois dire que le témoignage des représentants de *Wabush Mines* et de l'*Iron Ore* devant notre Comité m'embarrasse d'une certaine façon. Votre mémoire, messieurs, et celui que l'*Iron Ore* présentera tout à l'heure ont beaucoup plus à voir avec une situation qui implique personnellement les deux compagnies, qu'avec l'intérêt public. Fondamentalement, l'*Iron Ore* va demander que cet article du projet de loi ne s'applique pas à elle, et vous, vous nous dites que vous voulez que cet article s'applique à vous.

Je vous avoue franchement que je suis un peu embarrassé parce que je crois que les législateurs, qui légifèrent dans un contexte général, n'ont pas eu la sagesse de se rendre compte que cette ligne de chemins de fer est peut-être unique au Canada, en ce sens que c'est une ligne de chemins de fer qui appartient à une compagnie privée et qui va dans deux provinces.

Si la ligne de chemins de fer était dans une seule province, est-ce que les articles de cette loi s'appliqueraient, et seriez-vous devant nous en ce moment? Vous seriez probablement en train d'essayer de régler votre problème en privé avec l'*Iron Ore*, n'est-ce pas?

Mr. Howard: First of all, let me apologize for my lack of facility in the French language.

I think we have to face the matter the way it is. The Quebec North Shore and Labrador Railway is a common carrier. And yes, if it were a private carrier and not a common carrier, then perhaps we would be forced to deal the best we could with them. But in the situation in which it is a common carrier, they sought. . . I read their brief, and they say it was imposed upon them because of their intra-provincial operation. Nevertheless, that was an act of the Parliament of Canada which makes it a common carrier.

In our submission, having those rights and privileges, they should be subject to the general legislation. And I would point out, sir, that we do not want any special favours. What we want is fair and equitable treatment. The fina—offer arbitration, which is popular in other areas, provided people are reasonable, will come to a reasonable, sensible result. We want no favours. We want them to get an adequate return on their investment. But we would like to have an examination of the cost-related factors and equity, and that is provided in the general legislation, and in our submission should apply. You cannot have the privileges of being a common carrier without some the obligations, in our submission.

[Translation]

puisque vous avez débuté votre intervention à 8h35, et qu'il est maintenant tout près de 8h50, la période de question sera brève, malheureusement. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I must admit the testimony of the representatives from Wabush Mines and Iron Ore of Canada leaves me a little puzzled, in a way. Your brief, gentlemen, and the one the representatives from Iron Ore will present later on have more to do with a situation particularly involving both companies than they do with the public interest. Basically, Iron Ore will request that this section of the bill not apply to it, and you, on the other hand, have asked that it apply to you.

To be honest, I am not quite sure what to think because, the legislators, I believe, who work in a general context, did not have the foresight to realise that this railway line is unique in Canada. It is a line that belongs to a private company and that goes into two provinces.

If this railway line were limited to one province, would the clauses of this bill still apply, and would you be here with us this morning? You would more than likely try to solve your problem directly with Iron Ore, would you not?

M. Howard: Je voudrais tout d'abord m'excuser de ne pas pouvoir m'exprimer aussi bien que je le devrais en français.

Je crois qu'il faut regarder la situation bien en face. La Société *Quebec North Shore and Labrador Railway* est un transporteur public. Oui, vous avez tout à fait raison, si elle était un transporteur privé, et non pas un transporteur public, nous devrions peut-être alors négocier avec elle. J'ai lu le mémoire de la société. Elle dit que cette situation lui a été imposée en raison de ses activités intraprovinciales. Toutefois, c'est par une loi du Parlement du Canada qu'elle est devenue transporteur public.

Compte tenu des droits et des privilèges dont elle jouit, nous croyons qu'elle devrait être assujettie à la loi générale. Et je voudrais faire remarquer, monsieur, que nous ne demandons aucune faveur particulière. Nous réclamons seulement un traitement juste et équitable. Pourvu que les gens soient raisonnables, la formule de l'arbitrage, assez répandue dans d'autres régions, donnera de bons résultats. Nous ne réclamons aucune faveur. Nous voulons qu'elle tire un rendement adéquat de son investissement. Mais nous souhaitons que ces éléments de coûts fassent l'objet d'un examen, ce qui est d'ailleurs prévu dans la loi. Nous croyons que les privilèges que confère la situation de transporteurs publics ne vont pas sans certaines obligations.

[Texte]

M. Ouellet: Ma deuxième question a trait au processus de l'offre finale d'arbitrage. Vous avez confiance en ce mécanisme. Vous nous dites que vous croyez qu'il devrait s'appliquer à vous.

À cause de la situation unique qui prévaut entre vous et votre compagnie, est-ce que cela ne veut pas dire que dorénavant, étant donné que ce mécanisme sera dans la loi, vous allez toujours aller à l'arbitrage pour décider de vos tarifs?

Mr. Howard: No, sir, I do not. The Iron Ore Company and Wabush Mines have co-operated in many ventures, and I believe with that clause realistic negotiations will take place. We will not be resorting to it every time. That is not what businessmen do. When a businessman has some negotiating position, he becomes reasonable. Our hope is that we would never resort to it, but we think it should be available.

• 0850

M. Ouellet: Évidemment, il vous est difficile de savoir ce qui se fait à la compagnie *Iron Ore*, mais croyez-vous qu'ils font de la discrimination envers vous dans les tarifs qu'ils exigent de vous? En d'autres mots, exigent-ils plus de vous pour transporter votre produit qu'ils n'exigent d'eux-mêmes?

Mr. Howard: Sir, let me say this. I think they are being reasonably fair and not outrageous. Look at the traffic numbers. Recently they filed a preliminary prospectus, from which you can derive that in 1985 they had 70% of the volume of traffic but produced 56% of the revenue. We had 27% of the traffic and produced 24% of the revenue. There are factors in that. Our trains are smaller, there are different distances, and so on. However, when you come to the bottom line, as we point out on page 4, in 1984 they had a \$45.5 million net income before taxes; in 1985, a \$53.3 million net income before taxes, in the railway. Our competitor, IOC, is the 100% owner of that railway.

I do not think all of that profit comes from their traffic. I think they should make a fair profit. It certainly does not come from the miscellany. In our submission, they have been reasonably fair but we think there is something that can come off. If our calculations are wrong and we do not suffer a cost penalty, fairly judged under the factors in this section, then it will stay the same. However, we believe we should have an opportunity to negotiate, and not on a cost-related basis of 30,000-pound cars, as under the present act.

M. Ouellet: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet.

Monsieur Nowlan.

[Traduction]

Mr. Ouellet: My second question concerns the final offer arbitration process. You believe in this process and have indicated that it should apply to your company.

Because of the very unique situation your company is in, would this mean that, from here on in, since the process will be included in the act, you will always resort to arbitration for a decision concerning your rates?

M. Howard: Non, monsieur, absolument pas. La compagnie *Iron Ore* du Canada et la compagnie minière *Wabush* ont collaboré dans le cadre de bien des entreprises communes, et je crois que cet article permettra des négociations réalistes. Nous n'aurons pas toujours recours à l'arbitrage. Ce n'est pas tellement dans les habitudes des gens d'affaires. En affaires, quand on a la possibilité de négocier, on devient raisonnable. Nous espérons ne jamais devoir y avoir recours, mais nous croyons que la possibilité devrait exister.

Mr. Ouellet: I realize it is difficult for you to find out what is going on at Iron Ore, but do you think the rates they charge you are discriminatory? In other words, do they make you pay more to transport your goods than they actually pay themselves.

M. Howard: Je crois que la CIOC est assez juste, que ses tarifs ne sont pas exorbitants. Dernièrement, *Iron Ore* a déposé un prospectus préliminaire qui permet de constater qu'en 1985 ces produits ont représenté 70 p. 100 de tous les chargements transportés, mais que sa part des revenus a été de l'ordre de 56 p. 100. Notre minerais a représenté 27 p. 100 des chargements, et notre part des revenus a été de 24 p. 100. Mais cela s'explique: Nos trains sont plus petits; les distances à parcourir sont différentes, et le reste. Mais il n'en demeure pas moins qu'en 1984 et 1985, la CIOC a tiré de ces activités de transport ferroviaire des revenus nets avant impôts de 45,5 millions de dollars et 53,3 millions de dollars respectivement. Notre concurrent, la CIOC, est propriétaire unique de cette société de transport ferroviaire.

Je ne crois pas que ce soit ces seuls besoins de transport qui lui ait permis de réaliser ces bénéfices. Je pense qu'elle doit faire un profit raisonnable. Ces bénéfices ne viennent sûrement pas tous de ces activités diverses. Nous croyons que la CIOC s'est toujours montrée assez juste, mais nous pensons que ces tarifs pourraient être réduits. Si nous faisons erreur, et que nous ne sommes pas pénalisés, selon les éléments de cet article, les tarifs demeureront les mêmes. Nous croyons toutefois que nous devrions pouvoir négocier selon d'autres conditions que celles des chargements de 30,000 livres prévues dans la loi actuelle.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet.

Mr. Nowlan.

[Text]

Mr. Nowlan: Welcome, Mr. Carter and Mr. Howard. It is good to see Mr. Carter again, after a few lengthy years. Like Mr. Ouellet, I perhaps should declare a personal bias—not a bias on the issue, but a personal history. I was in the survey crew that put in the centre line of the QSN&L Railway from Sept-Îles—it was then called Seven Islands—to the north. For two summers I was gainfully employed there, long before Brian Mulroney or anyone else ever thought of Iron Ore Company of Canada. I wish you would remember that sometimes.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Nowlan: Be that as it may, Mr. Howard, I appreciate the situation, but you did not mention the Quebec Cartier Mining Company. Is that company involved with you, or is it a Stelco operation? What relationship does it have with you, if any?

Mr. Howard: Sir, I can speak to that because I have been involved since 1962 as a kid lawyer in the running rights case. I have been around a while too.

Mr. Nowlan: We should have run into each other on the Moisie River, catching salmon.

Mr. Howard: Yes. Some of the sightings are pretty good.

In any event, sir, as you will know from the map, Quebec Cartier Mining Company is west and in Quebec. As you will know from the country, going west and east in that country is very difficult, because all the lines run north and south, and there is no connection between Wabush Lake and the head of that. That is a U.S. steel operation totally within Quebec, and it goes south. At one time, Wabush Mines in fact laid a railway down the Moisie River parallel to the QSN&L, before the running rights case. However, there is no connection at all between the two operations. As I pointed out, the ore from the three mines competes in the world markets.

Mr. Nowlan: Yes. I am glad you clarified that, because I was not sure.

You are right. The Iron Ore Company of Canada is going to have a brief later on. Obviously this is a dispute between corporate competitors. The Iron Ore Company of Canada does not of course mention you as much as it does Quebec Cartier Mining Company as an iron ore operation that is not going to be affected by Bill C-18 because it is an intra-provincial operation.

Mr. Howard: That is true, sir, but on the other hand, none of the Quebec Cartier ore moves over the QNS&L, and ours does. The amendments they are suggesting affect us, not Quebec Cartier.

[Translation]

M. Nowlan: Monsieur Carter, monsieur Howard, soyez les bienvenus. Je suis heureux de vous revoir après tant d'années, monsieur Carter. Comme M. Ouellet, je devrais peut-être avouer un certain penchant personnel—mais pas sur la question même. J'ai fait partie de l'équipe chargée de surveiller les travaux de construction de la ligne du centre de QSN&L, qui partait de Sept-Îles—à l'époque, Seven Islands—et qui montait vers le Nord. J'y ai travaillé pendant deux étés, et ce, bien avant que Brian Mulroney ou qui que ce soit ait jamais pensé à la compagnie *Iron Ore* du Canada. Je souhaiterais que vous vous en souveniez parfois.

Des voix: Oh, oh!

M. Nowlan: Mais quoi qu'il en soit, monsieur Howard, je comprends bien la situation, mais vous n'avez pas mentionné la compagnie minière Québec Cartier. Cette société fait-elle partie de votre groupe? Est-elle affiliée à Stelco? Avez-vous des liens quelconques avec elle?

M. Howard: Monsieur Nowlan, je peux vous en parler en connaissance de cause, car je m'intéresse à l'affaire des droits de circulation depuis 1962. J'ai pas mal vécu moi aussi, vous savez.

M. Nowlan: Nous aurions très bien pu nous rencontrer sur la rivière Moisie, à la pêche au saumon.

M. Howard: Oui. Certains endroits sont vraiment très bien.

Vous savez que la compagnie minière Québec Cartier est installée plus à l'ouest, au Québec. Vous savez aussi qu'il est très difficile de transporter des produits d'ouest en est dans cette région, parce que toutes les lignes sont dans l'axe nord-sud et qu'il n'y a aucune liaison entre le lac Wabush et le nord de la région. Il s'agit d'une entreprise américaine installée au Québec, et tout le minerai est transporté vers le sud. À une certaine époque, avant l'affaire des droits de circulation, nous avions construit un tronçon parallèle aux voies de QSN&L le long de la rivière Moisie. Il n'y a toutefois aucun lien entre les deux sociétés. Comme je l'ai dit plus tôt, ces trois sociétés minières se livrent concurrence sur les marchés mondiaux.

M. Nowlan: Oui. Je suis heureux que vous ayez clarifié cela, car je n'en étais pas certain.

La compagnie *Iron Ore* du Canada doit en effet nous présenter un mémoire aujourd'hui. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit là d'un différend entre des concurrents. La compagnie *Iron Ore* du Canada ne mentionne pas autant votre nom que celui de la compagnie minière Québec Cartier comme entreprise d'exploitation minière qui ne sera pas touchée par le projet de loi C-18 parce qu'il s'agit en fait d'une activité intraprovinciale.

M. Howard: C'est juste, monsieur. Par contre, QNS&L ne transporte pas de minerai de Québec Cartier, mais elle transporte le nôtre. Les amendements qu'elle suggère nous touche, mais pas la compagnie minière Québec Cartier.

[Texte]

[Traduction]

• 0855

Mr. Nowlan: You have that several miles to connect with the QNS&L—

Mr. Howard: It is 37, I believe.

Mr. Nowlan: Yes, 37 miles, and then you use the QNS&L line down to Sept-Îles. I guess you have always had that situation. Of course, QNS&L built that railway and you have running—

Mr. Howard: We do not have running rights; the engines change at Ross Bay Junction and the QNS&L. . . We tried to get running rights and failed. So we have two of our own railways and they move the product from Ross Bay Junction to Arnaud Junction under their tariffs.

Mr. Nowlan: But you have 37 miles and they have the 250 miles from where you join up to Sept-Îles.

Mr. Howard: Approximately that. And then we have 21 miles at the bottom going back westerly over to our docks at Pointe-Noire.

Mr. Carter: The 37 miles, the roadbed is owned by Northern Land Co. Ltd., which is jointly owned by the Iron Ore Company of Canada and Wabush, and both QNS&L and Wabush Lake Railway have running rights over that section.

Mr. Nowlan: All right. Thank you.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Nowlan. Monsieur Taylor.

Mr. Taylor: I only have one point, and that is based on the fact that this is a national transportation act and if a truck operates in a province only it does not come under this particular act. But if it crosses a boundary, then it does come under this act. This railway, I understand, crosses a boundary, operates in two provinces, and consequently it should come under the same rules as any other extra-provincial traffic in trucks.

Mr. Howard: That is our position, sir, yes.

Mr. Taylor: This is an observation.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I think I am going to pass. I have to spend some time looking at this one and looking at the one from the Iron Ore Company of Canada to really understand the situation.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Reid.

A voice: We have two sharks after each other.

Mr. Reid: Mr. Chairman, the Wabush people claim they have been paying a \$2 penalty over a period of time, and I

M. Nowlan: Combien de milles y a-t-il entre votre mine et les voies de QNS&L?

M. Howard: Trente-sept milles, je crois.

M. Nowlan: Trente-sept milles, bon. Et de là, c'est QNS&L qui transporte votre minerai jusqu'à Sept-Îles. Oui, c'est comme cela depuis toujours je pense. Bien entendu QNS&L a construit cette ligne, et vous disposez de droits. . .

M. Howard: Nous n'avons aucun droit de circulation; le changement de locomotive s'effectue à Ross Bay Junction, et de là, QNS&L, nous avons tenté d'obtenir des droits de circulation, mais nous avons échoué. C'est QNS&L qui transporte notre minerai de Ross Bay Junction à Arnaud Junction.

M. Nowlan: Mais votre tronçon de la mine à Ross Bay Junction a 37 milles, et de là, il y a encore 250 milles à parcourir pour transporter votre minerai jusqu'à Sept-Îles.

M. Howard: Oui, environ. Et partant de Sept-Îles, il doit encore parcourir 21 milles vers l'ouest, à destination de nos quais à Pointe-Noire.

M. Carter: Et la plate-forme de ce tronçon de 37 milles appartient à *Northern Land Co. Ltd* qui appartient conjointement à la compagnie *Iron Ore* du Canada et à la compagnie minière Wabush, et QNS&L et *Wabush Lake Railway* ont droit de circuler sur ce tronçon.

M. Nowlan: Très bien, merci.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Nowlan. Mr. Taylor.

M. Taylor: Je n'ai qu'un point à soulever, en fait. A savoir que la Loi sur les transports est une loi nationale et que lorsqu'un camion ne dépasse pas les limites d'une province, cette loi ne s'applique pas. Mais s'il traverse une frontière provinciale, la loi s'applique. Si je comprends bien, les voies de cette société traversent une frontière, courent dans deux provinces. Par conséquent elle devrait être soumise aux mêmes règles que les entreprises de camionnage extraprovinciales.

M. Howard: C'est ce que nous soutenons, oui.

M. Taylor: Ce n'était là qu'une observation.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je ne poserai pas de question à ce tour-ci, car je n'ai pas encore terminé d'examiner ce mémoire ainsi que celui de la compagnie *Iron Ore* du Canada afin de vraiment comprendre la situation.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Reid.

Une voix: Nous avons vraiment affaire à deux concurrents.

M. Reid: Monsieur le président, les représentants de la compagnie minière Wabush soutiennent que leur société

[Text]

presume that has been over a fairly extensive period of time. Was there an agreement entered into when you established that branch joint line and made the connection with the Quebec North Shore line?

Mr. Howard: There is an agreement that relates to the line from Wabush City out to the QNS&L. As Mr. Carter said, that line is owned jointly by the two companies. But it only applies to that movement from Wabush Lake out to Ross Bay Junction and Wabush Lake Railway has running rights. QNS&L has running rights.

Mr. Reid: But recognizing two individual private sector corporations making a joint line, or building a branch line, connecting with a privately-owned and operated line, would you not have any agreement with respect to that interconnection and traffic on that interconnection?

Mr. Howard: No, sir, there has never been such an agreement other than interchange agreements for the handling, the physical handling of the cars and what have you. And to be fair, the QSN&L, being a common carrier under the act, has had to publish tariffs. In 1967 they were required to publish tariffs; that was an obligation of law. And they had to publish those tariffs and live by them.

Mr. Reid: Then my next question is that in the operation of that branch line—and you say you paid a \$2 penalty—what did the other shippers pay in a comparative rate? Do you pay the same rate in a carriage of traffic on the branch line?

Mr. Howard: Effectively there are only the two shippers of ore.

Mr. Reid: That is right; one is Iron Ore.

Mr. Howard: One is the Iron Ore Company.

Mr. Reid: Yes.

Mr. Howard: On the line out, as we point out in the brief, because of agreements the costs of operating and maintaining the roadbed are shared roughly on a usage basis, that is a tonnage basis. The QSN&L pays for its own trains that move, and we at Wabush Lake Railway Company pay for our own trains. It is just the roadbed and the rail and the operation that is shared by agreement, but the actual movements are the responsibility of the two railways. It is a very complicated agreement, as you can appreciate, but it has worked since sometime in the middle 1960s, in any event.

• 0900

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. Your testimony is now part of the official record and we thank you for having appeared.

Mr. Howard: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: We hope we have saved you perhaps a little bit of time for the day.

[Translation]

paie 2\$ de trop la tonne depuis déjà un certain temps. Je suppose que cela dure d'ailleurs depuis déjà pas mal de temps. Avez-vous conclu une entente quelconque quand vous avez établi cet embranchement commun avec *Quebec Northshore and Labrador Railway*?

M. Howard: Il y a une entente au sujet du tronçon qui relie la ville de Wabush aux voies de QNS&L. Comme l'a dit M. Carter, cette voie appartient conjointement aux deux sociétés. Mais l'entente ne s'applique qu'au transport du lac Wabush à Ross Bay Junction, et *Wabush Lake Railway* ainsi que QNS&L détiennent des droit de circulation.

M. Reid: Mais étant donné que vous étiez deux sociétés privées qui participées conjointement à la construction d'un embranchement, n'y a-t-il jamais eu d'accord au sujet de cet embranchement et de la circulation?

M. Howard: Non, monsieur. Il n'y a jamais eu d'accord proprement dit, si ce n'est des ententes de raccordements en fonction de la gestion des wagons. Et pour être juste, QNS&L de part sa situation de transporteur public, en vertu de la loi, a dû publier des tarifs. En 1967, on l'a obligée à publier des tarifs; elle en avait l'obligation en vertu de la loi. Elle a donc dû publier ses tarifs et composer avec eux.

M. Reid: Vous dites que vous avez payé 2\$ de plus la tonne. Cela vaut-il autant pour les autres expéditeurs? Le tarif est-il le même pour tous?

M. Howard: Nous ne sommes que deux compagnies qui expédions du minerai de fer.

M. Reid: C'est juste, l'autre société, c'est *Iron Ore*.

M. Howard: La Compagnie *Iron Ore* du Canada.

M. Reid: Oui.

M. Howard: Comme nous le disons dans notre mémoire, nous partageons les frais d'exploitation et d'entretien de la plate-forme, selon l'usage que nous faisons de la voie. Les seuls frais qui sont partagés, entre QNS&L et *Wabush Lake Railway*, sont ceux relatifs à l'exploitation et à l'entretien. Tous les autres frais sont à la charge de chacune des sociétés intéressées. C'est un accord très compliqué, comme vous pouvez le constater, mais qui fonctionne depuis le milieu des années 60.

Le vice-président: Messieurs, merci beaucoup. Le témoignage que vous nous avez livré fait maintenant partie du procès-verbal de la séance. Nous vous en remercions.

M. Howard: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Nous espérons vous avoir fait épargner un peu de temps.

[Texte]

Mr. Howard: I think we will stay to hear the Iron Ore Company of Canada, sir.

Mr. Benjamin: Why do we not send you both out in the hallway?

Le vice-président: Les prochains témoins seront les représentants de l'Association internationale des machinistes, MM. Michel Cyr et Yan Peck.

Monsieur Cyr, vous avez la parole.

M. Marcel Cyr (président de la loge aérienne 1751 de l'Association internationale des machinistes): Je remercie le Comité de nous entendre.

Nous représentons 5,000 employés oeuvrant en aéronautique. Les membres sont répartis à Montréal, Mirabel, Québec, Sept-Îles, ainsi que dans 10 escales des provinces maritimes, soit Halifax, Sydney et Yarmouth en Nouvelle-Écosse, Stephenville, St. John's et Gander à Terre-Neuve, Moncton, Saint-Jean et Frédéricton au Nouveau-Brunswick, et la ville de Charlottetown à l'Île-du-Prince-Édouard.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous faire part de nos opinions, mais nous sommes un peu déçus. Nous avons présenté, en 1984, un mémoire sur le projet de déréglementation, mais il semble qu'on n'ait pas tenu compte de nos aspirations et nos craintes puisque le projet de déréglementation poursuit son cours.

Nous devons aussi manifester notre surprise devant le fait que le Comité n'a pas jugé opportun de visiter les petites municipalités, entre autres celles des provinces Maritimes. Je comprends que le projet de loi a été adopté en deuxième lecture et qu'on devrait parler des amendements, mais, pour nous, la déréglementation a affecté beaucoup plus les petits centres que les grosses villes comme Montréal et autres. On a vécu différents événements que nous tenterons d'expliquer.

Nous croyons que la concurrence et la force du marché ne peuvent être les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces.

Nous croyons que pour établir une concurrence et une force du marché, les compagnies doivent s'attaquer au service et à la sécurité. Je vais essayer de vous expliquer cela assez sommairement.

Au début, c'est le gouvernement libéral qui avait présenté la déréglementation sous le thème *Aller sans entraves*, principalement dans le but, nous disait-on, de réduire les coûts afin que le consommateur puisse bénéficier d'une réduction de tarif.

À l'époque, la présentation d'une politique de déréglementation des transports aériens coïncidait avec la période électorale. Curieusement, on aurait pu s'attendre à ce que ce soient les Conservateurs qui proposent ce projet, puisque les principes de base d'une ouverture à la libre concurrence correspondent mieux aux principes de

[Traduction]

M. Howard: Je crois que nous allons rester pour entendre ce qu'ont à dire les représentants de la Compagnie *Iron Ore* du Canada, monsieur.

M. Benjamin: Nous devrions peut-être vous envoyer tous les deux dans le corridor.

The Vice-Chairman: Our next witnesses will be the representatives from the International Association of Machinists, Mr. Michel Cyr and Mr. Yan Peck.

Mr. Cyr, you have the floor.

Mr. Marcel Cyr (President, Local 1751, International Association of Machinists): I would like to thank the committee for this opportunity to appear before it.

We represent 5,000 employees working in the field of aeronautics. Our members are located in Montreal, Mirabel, Quebec City and Sept Iles, as well as in Halifax, Sydney and Yarmouth in Nova Scotia, in Stephenville, St. John's and Gander in Newfoundland, in Moncton, Saint John and Fredericton, New Brunswick, and in the City of Charlottetown, in Prince Edward Island.

While we are very pleased to be given the opportunity to express our opinions, we are a little disconcerted. In 1984, we had presented a brief concerning the deregulation bill, but it seems that our aspirations and our fears were not taken into account since the bill is proceeding.

I must also say that we were surprised by the fact that the committee did not see fit to visit smaller cities such as those located in the Maritime provinces. I realize that the bill has gone through second reading, and that I should be discussing amendments, but, in our opinion, small cities, have been harder hit by deregulation than bigger cities, such as Montreal. We will try to explain the different events that affected us.

In our opinion, competition and market forces cannot be the main factors when considering viable and efficient transportation services.

Companies must first deal with service and safety if competition and market forces are to exist. I will attempt to briefly explain what I mean.

It was the Liberal Government that first presented deregulation in *Freedom to Move*, for the main purpose, we were told, of reducing costs in order that the consumer might enjoy lower rates.

At the time, the introduction of a policy for the deregulation of air transportation services coincided with an election period. Oddly enough, one would have expected the Conservatives to present this type of bill because the principles underlying more open competition are more in line with the Conservatives' basic principles.

[Text]

base des Conservateurs. Il était donc facile pour les Conservateurs de poursuivre cet exercice, car le blâme reviendrait aux Libéraux.

Nous avons rencontré l'honorable Don Mazankowski en décembre 1984. Nous lui avons présenté nos cartes à ce moment-là. M. Mazankowski, lors de cette rencontre, nous avait dit que ce projet de loi n'était pas issu des Conservateurs mais des Libéraux et que, pour lui, c'était plutôt une réforme de règlements dont le contenu serait canadien.

Ce qui ressort essentiellement de cet exercice, c'est que le consommateur n'a bénéficié que pendant un très court laps de temps, soit durant la période de transition, d'une baisse temporaire et saisonnière des tarifs sur quelques liaisons, alors que les tarifs augmentaient sur les liaisons à faible densité et que le service se dégradait sur ces mêmes liaisons.

• 0905

Pourquoi poursuivre la déréglementation? On a vécu en région l'exemple CAFAS qui a été un exemple frappant pour nous. Le rapport du commissaire conciliateur Claude H. Foisy sur le conflit entre CAFAS Inc. et la section locale 2301 de l'AIM révèle des faits intéressants:

Au Canada, les compagnies aériennes forment un comité qui accorde des contrats à différentes compagnies soumissionnaires dont CAFAS Inc., avec droits exclusifs pendant une période de cinq ans.

Quatre compagnies étaient autorisées à soumissionner, toutes américaines.

Au sein du comité, Air Canada était l'autorité décisionnelle puisqu'elle est la compagnie qui consomme le plus de carburant (33 p. 100 à Dorval et 48 p. 100 à Toronto).

L'exercice a attaqué directement les salaires des pompistes qu'on voulait réduire de 535.60\$ à 140.00\$ pour environ 36 d'entre eux.

Cette tactique patronale s'accompagnait d'une attaque sur le plan juridique alors qu'un panel d'arbitres décrétait que l'article 144 du Code canadien du travail, qui garantit le respect des conventions collectives et des salaires, ne s'appliquait pas dans le cas de la vente d'une entreprise fédérale.

Ce faisant, les compagnies oeuvrant, de façon directe ou indirecte, dans l'industrie du transport aérien, se garantissaient un recours sur lequel reposent leurs marges de profit. La justification avancée par CAFAS Inc. et les compagnies aériennes: la déréglementation, la concurrence.

Nous avons un autre exemple. Dans notre loge locale, nous avons 52 membres qui travaillent pour la compagnie américaine *Eastern Airlines* qui a été achetée par *Texas Air* récemment. Lors de la prévente, pour sauvegarder leurs emplois, les employés d'*Eastern Airlines* avaient investi en moyenne 18 p. 100 de leur salaire dans la compagnie, soit un total de 900 millions de dollars.

[Translation]

It was therefore very easy for the Conservatives to take this approach because the blame would be put on the Liberals.

We met with the Hon. Don Mazankowski, in December, 1984, and submitted our views. During this meeting, Mr. Mazankowski explained that this bill did not emanate from the Conservatives, but rather from the Liberals and that, according to him, it was rather a reform of regulations, the content of which would be Canadian.

In the final analysis, the consumer enjoyed only temporary and seasonally lower rates on certain routes for a very short period of time during the transition period, whereas rates increased for low volume routes and the quality of the service on these routes decreased.

Why proceed with deregulation? We consider the CAFAS negotiations to be a very telling example. Some very interesting facts were brought to light in the report presented by the conciliator, Claude H. Foisy, concerning the conflict between CAFAS Inc. and Local 2301 of the IAM:

Airline companies in Canada form a committee that awards contracts to different companies, such as CAFAS Inc., with exclusive rights for a period of five years.

Four companies were allowed to bid, and all four were American.

Air Canada carried the most weight within this committee because it was the company that consumed the most fuel (33% at Dorval and 48% at Toronto).

Pump operators were directly affected by the process because those involved wanted the salaries of 36 of the pump operators to be reduced from \$535.60 to \$140.

This move by the employers was accompanied by an attack on the legal front. A panel of arbitrators decided that section 144 of the Canada Labour Code, that guarantees the respect of bargaining agreements and salaries, did not apply to the sale of a federal undertaking.

And so, those companies working, directly or indirectly, in the field of air transportation, were guaranteed a means of protecting their profit margin. CAFAS Inc. and the airline companies justified themselves by saying: Deregulation, competition.

I can give you another example. In our local, there are 52 members that work for Eastern Airlines, an American company, that was recently bought by Texas Air. During the presale period, in an attempt to save their jobs, Eastern Airline employees had invested, on average, 18% of their salaries into the company, a total of \$900 million. The company was sold for \$600 million. Texas Air offered

[Texte]

Finalement, la compagnie a été vendue pour 600 millions de dollars. *Texas Air* a proposé aux employés de racheter leurs actions privilégiées, qu'ils avaient payées 73\$ chacune, pour 9\$ l'action.

D'une pierre, deux coups, dit-on. *Texas Air* s'assurait ainsi une plus grande part du marché aux États-Unis et économisait des millions en faisant payer la note à des gens qui voulaient vivre avec un salaire décent. Les deux objectifs de la déréglementation sont atteints: concurrence et dépouillement des gains des travailleurs.

Récemment, *Eastern Airlines* a déclaré que la base d'entretien de Montréal était devenue strictement une base satellite. Elle a décidé de remercier 6 de ses 12 mécaniciens et, même si leur emploi était garanti d'après la convention collective, *Eastern Airlines* a tout simplement dit: C'est dommage, mais vous n'avez pas votre carte verte pour venir aux États-Unis; donc, merci et bonjour.

Frank Lorenzo, le président de *Texas Air*, dévoilera aujourd'hui un plan pour *Eastern Airlines* qui prévoit des coupures majeures dans certains cas jusqu'à 60 p. 100 des salaires payés à ses quelque 43,000 employés. . .

Il y a également le rapport de Québec. Je ne vous le lirai pas, mais disons qu'il porte sur les événements qui se sont passés dans la région de Québec au niveau de la sécurité. Notre délégué là-bas est extrêmement efficace et il fait un excellent travail. Il nous a fait part de différents exemples dans lesquels la sécurité était affectée à Québec. Il parle de la sécurité du transport aérien. Il dit que Transports Canada cherche des sous. Il parle du surpeuplement de l'espace vital attribuable au fait que beaucoup de nouvelles compagnies ont germé depuis ce temps-là et ont été amalgamées par Air Canada ou PWA. Il y a eu des violations. On pense à l'économie d'abord et à la sécurité ensuite. L'avenir est au *cheap labour*, parce que M. Obadia de *Nationair* déclarait à ce sujet dans *Le Soleil* en mars 1986:

L'employé du futur devra s'attendre à travailler plus à un salaire moindre, pour pouvoir faire face à la concurrence.

Il nous parle de différents autres incidents à Québec. Je ne vous répéterai pas tout ce qu'il a écrit, mais je vous encourage à le lire. Ce qui se passe au niveau des contrats qu'Air Canada a donnés à *Hudson's General*, une compagnie américaine, est très intéressant.

Je parlerai maintenant de la concurrence et de la force du marché par rapport au service et à la sécurité.

• 0910

Pour nous, «concurrence et force du marché» sont synonymes de «loi de la jungle» car ce facteur permet à quiconque de monter une entreprise commerciale d'aviation, qu'elle soit requise ou non, qu'elle soit sécuritaire ou non et ce au mépris du travail qualifié des conventions collectives de travail. «Loi de la jungle» car l'important est de s'approprier les meilleures liaisons avec

[Traduction]

to buy the employees' preferred shares, that they had bought at \$73 each, for \$9 a share.

They killed two birds with one stone, as the saying goes. *Texas Air* could now take over a larger part of the American market and, at the same time, save millions of dollars by getting those people who had tried to ensure themselves a decent salary to foot the bill. Two of the goals of deregulation were thus achieved: Competition and depriving workers of their earnings.

Eastern Airlines recently declared that its Montreal maintenance station had become strictly a satellite station. The company decided to lay off six of its twelve mechanics and, even though their jobs had been guaranteed under the collective bargaining agreement, *Eastern Airlines* simply told them: Unfortunately, you do not have your green card and cannot come to the States; so, thank you and goodbye.

Frank Lorenzo, the President of *Texas Air*, will today reveal a plan for *Eastern Airlines* that involves major cutbacks in the salaries of its 43,000 employees, in some cases up to 60% . . .

There is also the Quebec Report. I will not read it. I will simply say that it describes incidents concerning safety that took place in the Quebec region. Our representative there is extremely efficient and does a very good job. In his report, he describes different ways in which the safety of Quebec's airways has been affected. He discusses the safety of air transportation and the fact that Transport Canada is looking for money. He goes on to explain that the vital air space is over-crowded because a large number of new companies were established and amalgamated with Air Canada or PWA. There were infringements of rules. Profits are the company's first concern and safety comes after. Cheap labour is the order of the day. Mr. Obadia of *Nationair* made it quite clear in a statement he made to *Le Soleil* in March, 1986:

Tomorrow's employee will have to expect to work harder for a smaller salary, if we are to be competitive.

The report also describes other incidence that took place in the Quebec region. As I said, I will not read the whole report but I do suggest you read it. It contains a very interesting description of the situation surrounding the contracts Air Canada awarded to *Hudson's General*.

I would now like to discuss the question of competition and market forces in relation to service and safety.

As far as we are concerned, competition and market forces are synonymous with the law of the jungle because they allow anyone who so desires to establish a commercial airline company, whether it serves a need or not, whether it is safe or not, and to do so with complete disregard of the skilled work of collective bargaining agreements. It is also the "law of the jungle" because all

[Text]

la bénédiction des autorités fédérales et même parfois, avec une aide financière. Le projet de loi C-18 donne cette chance aux compagnies. Si elles veulent soumissionner, elles peuvent obtenir de l'aide financière du gouvernement fédéral.

Prenons comme exemple *NATIONAIR* qui, en 1985, utilisait les cuisines Chabot pour son service de repas. Lorsque ces repas sont transférés à bord des avions par des plongeurs et des aides-cuisiniers non syndiqués, qui travaillent au salaire minimum, et qui ne sont pas formés pour ce genre de travail, cela devient inquiétant. La population est en droit de savoir que les économies réalisées par des compagnies du genre de *NATIONAIR* se font au détriment de sa propre sécurité.

Dans le transport aérien, la sécurité se doit d'être le critère primordial; aussi des normes de sécurité «acceptables» ne peuvent être tolérées. Le projet de loi C-18 montre très peu de rigueur sur ce point bien que la réalité et la logique de la course au profit ne laisse aucun doute.

Que veut dire «acceptable» d'après le projet de loi C-18? Est-ce que «acceptable» est synonyme de «minimum»? Selon le *Petit Robert*, dictionnaire de la langue française, «acceptable» veut dire «passable», «satisfaisant». Devons-nous déduire, tout comme les passagers, que le critère du projet de loi C-18 en matière de sécurité pour les aéronefs, est «passable».

Je vous suggère bien humblement d'expliquer ce critère aux passagers quand ils seront au sol, et non à 35,000 pieds d'altitude, en zone de turbulence.

Dans une lettre datée du 5 avril 1984, adressées à l'honorable Lloyd Axworthy, l'honorable Don Mazankowski démontre qu'il avait déjà mesuré l'impact des taxes fédérales sur le coût du billet de passager. Il déclarait:

Les Canadiens devront déboursier davantage pour voyager en avion à cause des taxes fédérales directes et indirectes. La plus coûteuse de ces taxes directes pour le consommateur est la taxe de transport aérien ajustée selon un taux de 8 p. 100 par billet jusqu'à concurrence de 23\$. Un montant de 12.50\$ par billet est ajouté pour les envolées outre-mer. En 1984-1985, cette taxe coûtera aux usagers du transport aérien 210 millions de dollars. Aux États-Unis, par contre, la taxe émise sur les vols domestiques est de 8 p. 100 alors que le taux pour vol outre-mer est fixé à 3\$.

Les taxes sur le carburant sont ce qu'on appelle les taxes indirectes payées par le consommateur. Actuellement, les taxes fédérales imposées sur le carburant pour avion sont de 7.9c le litre, 25 p. 100 du prix courant. En incluant les frais de concession et du carburant, les taxes fédérales sur le carburant coûtent approximativement 250 millions de dollars aux Canadiens qui utilisent le transport aérien.

[Translation]

that really matters is to obtain the best routes possible with the blessing of federal authorities and, sometimes, with their financial assistance as well. Bill C-18 gives companies the opportunity to do just that. If they are prepared to submit tenders, financial assistance can be provided by the federal government.

For example, let us take the case of *NATIONAIR*. In 1985, *Nationair* meals were prepared by *les cuisines Chabot*. When you consider that these meals are brought on board by non-union dishwashers and assistant cooks, who are paid the minimum wage and who have received no training whatsoever for this kind of work, the situation becomes disquieting. Canadians have a right to know that companies such as *NATIONAIR* manage to save money at the expense of their own safety.

Safety must be the most important factor when considering air transportation and "acceptable" security standards cannot be tolerated. Bill C-18 is not very demanding in this regard whereas the reality and logic of profit-making are very evident.

What is meant by "acceptable" in Bill C-18? Is "acceptable" the equivalent of "minimum"? According to the *Petit Robert*, a French-language dictionary, "acceptable" means "passable", "satisfactory". Are we then to understand that the safety standards for aircraft contained in Bill C-18 are "passable"?

I quite humbly suggest that these standards be explained to passengers when they are on the ground, and not when they are flying at an altitude of 35,000 feet, when they are going through turbulence.

In a letter he sent to the Hon. Lloyd Axworthy on April 5, 1984, the Hon. Don Mazankowski proves that he had already calculated the impact federal taxes would have on the cost of airline tickets. He said:

Canadians will have to pay more for air travel because of direct and indirect federal taxes. The most expensive direct tax the consumer will have to assume is an air transport tax of 8% per ticket, up to a maximum of \$23. An extra \$12.50 per ticket is added for overseas flights. In 1984-85, this tax will cost \$210 million to those who travel by plane. On the other hand, in the United States, an 8% is added to domestic flights whereas the tax for overseas flights is set at \$3.00.

Fuel taxes are the indirect taxes paid by the consumer. At the present time, federal taxes on aircraft fuel are 7.9¢ a litre, 25% of the present cost. Once you have included agent's costs and the cost of fuel, those Canadians who travel by plane will have paid approximately \$250 million in federal fuel taxes.

[Texte]

Avec l'arrivée au pouvoir du gouvernement progressiste conservateur, cette taxe a été majorée à au moins trois reprises, la dernière hausse remontant à février 1987.

Il est bon de noter également que les frais d'atterrissage à Dorval sont trois fois plus élevés qu'à Boston.

Nous avons inclus la lettre de l'honorable Don Mazankowski dans notre mémoire, et nous croyons que ses suggestions qui, en 1984, étaient appropriées, devraient être reconsidérées par le Comité et le gouvernement.

Conclusion et recommandations: Les normes de sécurité doivent être définies spécifiquement dans ce projet de loi. Le terme «acceptable» n'a pas sa place et devrait être remplacé par «rigoureuse». Les petits appareils faisant des navettes et alimentant les gros porteurs sur les liaisons à forte densité doivent être encadrés par des normes élevées de sécurité. Les risques d'accident sont sept fois plus élevés pour les petits appareils que pour les gros.

«Un petit appareil est définitivement moins sécuritaire qu'un appareil de plus gros calibre», stipule le rapport du *General Accounting Office* des États-Unis. «Il a été noté que les petits appareils ont des escales moins bien équipées, qu'ils effectuent davantage de décollages et d'atterrissages et qu'ils volent dans de moins bonnes conditions atmosphériques car ils ne peuvent s'élever suffisamment pour échapper au mauvais temps».

Amorcer des politiques de réduction des taxes fédérales directes et indirectes sur le transport. . . Je sais que vous mettez en cause strictement le projet de loi C-18, mais nous croyons quand même que des taxes fédérales, directes et indirectes, devraient être envisagées pour réduire les frais d'atterrissage.

Il faut instaurer, également, un contrôle strict sur toute nouvelle demande de permis. Les normes de sécurité d'une nouvelle entreprise doivent être des facteurs décisionnels.

Il faut également mettre en place et appliquer des mécanismes protecteurs pour les travailleurs en aéronautique au niveau du respect des conventions collectives et de la protection de l'emploi et ce, en toute circonstance: prise de possession, fusion et banqueroute.

Nous savons que le Code du travail nous protège, que nos conventions collectives, également, nous protègent et notre but c'est de nous «protéger». Il s'agit donc de se battre farouchement pour garder nos conditions de travail car nous croyons que la déréglementation, à long terme, sera une attaque directe pour réduire les coûts sur nos conditions de travail.

• 0915

Le projet de loi C-18 ne s'adresse pas aux travailleurs de l'aéronautique, mais il est évident que nous nous sentons extrêmement menacés.

Les régions éloignées doivent se voir assurer un service continu et sécuritaire, et ce à des coûts raisonnables.

Nous espérons, monsieur le président, que nos recommandations seront prises en considération. Merci.

[Traduction]

When the Progressive-Conservative Party came into power, this tax was increased at least three times, the last increase being in February, 1987.

It also should be noted that landing costs in Dorval are three times higher than they are in Boston.

We included the Hon. Don Mazankowski's letter in our brief, and we think the suggestions he made in 1984 were appropriate, and that the committee and the government should reconsider them.

Conclusion and Recommendations: Safety standards should be clearly defined within the bill. The word "acceptable" should be replaced by "strict". The bill should include very high safety standards for small aircraft offering a shuttle service to bigger companies on high traffic routes. Accidents are seven times more likely for small aircraft than for big aircraft.

"A report presented by the *General Accounting Office* of the United States indicates that: "a small aircraft is definitely less safe than a bigger aircraft. Stations servicing small aircraft are not as well equipped. These aircraft take off and land more often, and fly in less favourable weather conditions because they cannot fly high enough to get away from bad weather".

To introduce policies concerning the reduction of direct and indirect federal taxes on transportation. . . I realize you are dealing strictly with Bill C-18, but we still feel direct and indirect federal taxes should be examined with a view to reducing landing costs.

We also believe that applications for new licences should be very strictly controlled. A new company's safety standards should be the deciding factor.

Safeguards concerning the respect of collective bargaining agreements and job protection should be established for people working in the field of aeronautics and should be applicable in all circumstances, whether a takeover, an amalgamation or a bankruptcy be involved.

We realize we are protected by the Canada Labour Code and by our collective bargaining agreements as well, and our goal is to "protect" ourselves. We must therefore fight tooth and nail to protect our working conditions because we feel that, in the long run, deregulation will constitute a direct attack aimed at reducing costs to the detriment of our working conditions.

Although Bill C-18 does not deal directly with people employed in the field of aeronautics, it is obvious that we feel extremely threatened by it.

Remote areas must receive a continuous and safe service at a reasonable price.

Mr. Chairman, we hope our recommendations will be taken into consideration. Thank you.

[Text]

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Cyr. Je voudrais, à titre de président de cette séance, vous dire que si vous avez pu présenter votre mémoire ce matin, c'est grâce à M. Layton qui nous a demandé d'apporter un changement à notre ordre du jour.

M. Cyr: J'apprécie énormément son geste. Effectivement, nous avons exprimé notre intention de comparaître à Ottawa mais il semble que cela n'aurait pas été possible.

Le vice-président: Je donne maintenant la parole à M. Layton.

M. Layton: Merci, monsieur le président.

Bienvenue à notre Comité, monsieur Cyr. C'est la première fois que notre Comité siège à Montréal et je crois qu'il est très important que vous ayez pu, au nom de l'Association internationale des machinistes, Section locale 1751, exprimer vos inquiétudes au sujet du projet de loi C-18.

Je passe maintenant à ma première question. Est-ce que les membres de votre Association s'occupent de la sécurité dans les aéroports?

M. Cyr: Je ne comprends pas exactement votre question. Je m'excuse.

M. Layton: Est-ce que les membres de votre Association s'occupent de la sécurité dans nos aéroports?

M. Cyr: Nos membres font partie des comités sur la santé et la sécurité tel que stipulé dans la Partie IV du Code canadien du travail, mais on est responsables de la sécurité des employés. Nous veillons à la sécurité des usagers, mais il n'y a pas de comité comme tel.

M. Layton: Mais les machinistes ne sont-ils pas responsables de la sécurité sur le terrain?

M. Cyr: Sur le terrain? Non, on n'est pas responsables de la sécurité sur le terrain. Je pense que c'est le gouvernement fédéral qui assume cette responsabilité. Mais, en tant que travailleurs de l'aéronautique, nous nous faisons tous un devoir de veiller à la sécurité. Cela est évident.

Je pense que chaque travailleur de l'aéronautique est responsable, à certains niveaux, d'une certaine sécurité et il doit s'assurer que le produit qui prend les airs soit absolument sécuritaire.

M. Layton: Est-ce que votre Association a des recommandations à faire sur ce projet de loi?

M. Cyr: Lorsqu'on a lu le projet de loi, on s'est aperçus que, s'il est adopté comme tel, il contiendra des normes de sécurité «acceptables». Pour nous, les normes «acceptables», sont celles mentionnées dans le projet de loi, à savoir:

... le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité acceptables.

National transportation system meets acceptable safety standard.

[Translation]

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Cyr. As chairman of this meeting, I would simply like to say that if you were able to present your brief this morning, it is thanks to Mr. Layton who requested that today's agenda be changed.

Mr. Cyr: I am most grateful. We had asked to appear before this committee in Ottawa, but, apparently that was not possible.

The Vice-Chairman: Mr. Layton.

Mr. Layton: Thank you, Mr. Chairman

Welcome to our committee, Mr. Cyr. This is the first time this committee has held a hearing in Montreal and I think it is very important that you be given the opportunity to express your concerns regarding Bill C-18 on behalf of Local 1751 of the International Association of Machinists.

And now, for my first question: are the members of your association involved with airport safety?

Mr. Cyr: I am sorry, I do not quite understand your question.

Mr. Layton: Are your members involved with safety at our airports?

Mr. Cyr: Our members sit on the health and safety committees as stipulated in Part IV of the Canada Labour Code, but we are responsible for the safety of our employees. We also see to the safety of the users, but no committee per se exists.

Mr. Layton: But are not machinists responsible for safety on the ground?

Mr. Cyr: On the ground? No, that is not within our jurisdiction. I think this responsibility rests with the federal government. Although it is evident that, since we are involved in the field, we are all safety minded.

I believe that employees are responsible for safety, to some extent, and that they must make sure that any aircraft that takes off is absolutely safe.

Mr. Layton: Does your association have any recommendations to make concerning the bill?

Mr. Cyr: When we read the bill, we realized that if it was adopted as is, it would contain "acceptable" safety standards. As far as we are concerned, the "acceptable" safety standards contained in the bill are as follows:

National transportation system meets acceptable safety standards.

... le Réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité acceptables.

[Texte]

Pour nous, «acceptables», cela veut presque dire «minimum». Nous croyons que dans le domaine aérien, il ne devrait pas y avoir de normes «acceptables». Nous disons qu'elles devraient être «rigoureuses».

M. Layton: Est-ce que les normes de sécurité canadiennes sont aussi sévères que celles en vigueur dans les autres pays?

M. Cyr: Je crois que oui. On entend souvent dire que les recommandations du rapport Dubin ont été approuvées telles quelles. Pourtant, dans ce même rapport—lorsque nous avons eu la grève des agents de bord, à Montréal—on disait que ces gens-là devraient recevoir une formation adéquate avant de voler.

• 0920

Que veut dire «acceptables»? Acceptables, pour nous, ne veut rien dire. Un article dit que la déréglementation amène plus de petits avions. Les compagnies qui naissent dans la déréglementation ont beaucoup plus de petits avions. Ces petits avions vont à des aéroports qui sont souvent moins équipés; ils volent dans des conditions atmosphériques plus dangereuses parce qu'ils volent moins haut. Ce qui signifie plus de risques. Je ne dis pas qu'il y aura plus d'accidents. Je dis que le risque est plus élevé.

Il en coûte cher aux petites compagnies pour former des employés comme ceux d'Air Canada, pour s'assurer qu'ils seront qualifiés. Nous craignons que les petites compagnies prennent des gens non qualifiés; nos informations vont dans ce sens.

Avec les normes au Canada, on ne peut pas dire qu'il y a beaucoup d'avions qui tombent; il n'y en a pas. Mais, le risque s'élève. Les compagnies visent plutôt le minimum au lieu de le dépasser. C'est là qu'on coupe dans les dépenses. Quand il faut couper à cause de la concurrence, pour faire des profits, on coupe dans la formation des employés, dans les salaires, et dans les conditions de travail. C'est ce qu'on a essayé d'exprimer dans le rapport.

M. Layton: Merci, monsieur.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Layton. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais remercier le témoin pour être venu ajouter à bien d'autres les craintes que représente le projet de loi C-18, en particulier au chapitre de la sécurité. Je trouve très utile sa suggestion d'amender le libellé de la loi pour renforcer le vocabulaire. Le terme «acceptable», me paraît assez flou.

Le Bureau canadien de la sécurité aérienne vient de remettre son rapport annuel au ministre des Transports. Il y a eu quelque 495 accidents aéronautiques au Canada. C'est une augmentation de 8 p. 100 par rapport à l'année 1985. Il y a eu 73 mortalités.

Trouve-t-on «acceptable» qu'il y ait 495 accidents? Trouve-t-on «acceptable» qu'il y ait 73 personnes de mortes dans des accidents d'avion? Je pense que non. Il

[Traduction]

According to us, "acceptable" is almost the equivalent of "minimum". We believe there should be no such thing as "acceptable" safety standards in the field of aeronautics. Safety standards should be "strict".

Mr. Layton: Are Canadian safety standards as strict as those that exist elsewhere?

Mr. Cyr: I think so. I have often heard that the recommendations contained in the Dubin Report were approved unchanged. And yet, in that same report—when flight attendants were on strike in Montreal—it was said that they should be given adequate training before they went up in an aircraft.

What exactly does "acceptable" mean? According to us, it does not mean anything. An article I read stated that deregulation would mean an increase in small aircraft. The companies that are created as a result of deregulation have far smaller aircraft. In most cases, these aircraft land at airports that are not as well equipped; they operate in more dangerous weather conditions because they have to fly at a lower altitude. This means that the risk of accidents is higher. I am not saying there will be more accidents, I am simply saying that the risk is higher.

Small companies have to go to a great deal of expense to train employees the way Air Canada does, to make sure that they are qualified. Our concern is that small companies hire people that are not qualified; the information we have received tends to confirm this fact.

One cannot say that, because of Canada's safety standards, many airplanes are falling from the sky; this is just not the case. But the risk is getting higher. Companies have a tendency to aim for the minimum standard instead of going beyond it. This is how they cut expenses. When expenses have to be cut because of competition, companies reduce the training, salaries and working conditions of their employees in order to make a profit. This is what we tried to get across in our report.

Mr. Layton: Thank you, sir.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Layton. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to thank the witness for having expressed his concerns regarding Bill C-18, especially those related to safety. His suggestion to amend the wording of the act to strengthen the vocabulary used is most useful. The term "acceptable" seems quite vague to me.

The Canadian Aviation Safety Board has recently presented its annual report to the Minister of Transport. In its report, it states that there were 495 air-related accidents in Canada. This represents an 8% increase over 1985. These accidents involved 73 deaths.

Is it "acceptable" that there were 495 accidents? Is it "acceptable" that 73 people died in these accidents? I do not think so. I think it is absolutely essential that no

[Text]

m'apparaît absolument essentiel que l'on ne prenne aucune chance, dans cette étape de déréglementation, au chapitre de la sécurité.

Ce qui me frappe dans votre exposé, c'est que vous nous dites que vous avez rencontré à quelques reprises le ministre Mazankowski. Il vous a donné des espoirs mais il semble qu'il n'a pas débouché sur des mesures concrètes. Pouvez-vous me dire si vous observez une augmentation de mesures au chapitre de la sécurité, du nombre d'employés du ministère ou des compagnies pour faire des vérifications supplémentaires des avions afin d'amplifier l'effort qui doit se faire au chapitre de la sécurité aérienne?

M. Cyr: La partie du rapport que j'ai sautée contient des événements qui se sont passés à Québec. Je n'ai pas lu le rapport au complet, ou je ne l'ai peut-être pas mentionné. Mais, à Québec, c'était plus évident. Il y a eu beaucoup d'incidents. J'en mentionnerai un, en exemple. Il est assez frappant.

• 0925

Allô Québec! Québec! répondez, Québec. Air Canada a sa petite déréglementation interne avec le transfert de ses opérations poids, masse, centrage à Mirabel. La salle des opérations de Québec est soudainement devenue muette.

En effet, Air Canada en centralisant ses opérations a, du même coup, centralisé son système de communication. En réduisant le nombre d'agents d'escale de deux et en éliminant leur quart de travail entre 17 heures et 20 heures, Air Canada a remis en cause l'aspect sécuritaire de ses opérations à Québec.

Le syndicat local a fait connaître ses craintes.

L'enquête entreprise par le syndicat local démontre sans l'ombre d'un doute que le matin, lors des opérations, il était impossible pour le capitaine d'entrer en contact avec l'équipe au sol, il lui fallait et il lui faut encore, appeler Mirabel, qui à son tour, tente de rejoindre Québec, ce qui s'avère impossible à 90 p. 100 des cas.

Ce jour-là, le vol AC 084, un Boeing 727 décolle de Québec pour Fort Lauderdale avec 115 personnes à son bord vers 17h20.

Une quinzaine de minutes plus tard, un agent d'escale s'en allait souper, tandis que le deuxième était affairé avec des clients pour des réclamations de bagages.

Trente minutes plus tard, le moteur n° 3, du vol 084 surchauffe en vol et le capitaine décide de couper le moteur et avise Mirabel qu'il retourne à Québec.

Mirabel tente de rejoindre Québec, impossible, finalement Mirabel rejoint monsieur F. Thibault, qui est agent de passagers au comptoir de billets d'Air Canada, celui-ci avertit l'agent d'escale à son souper.

Entre-temps, le préposé d'escale S. Dufour apprend par son épouse que le vol 084 revenait à Québec en

[Translation]

chances be taken, during this stage of deregulation, with regards to safety.

What struck me in your presentation, was that you said you had met with the Honourable Mr. Mazankowski on several occasions. He gave you a reason to hope but it seems that no concrete steps were taken. Have you noticed if there has been an increase in safety measures? Have the department or the companies increased the number of employees assigned to the inspection of aircraft in order to ensure greater safety?

Mr. Cyr: I skipped that part of the report that described events that took place in Quebec City. I did not read the whole report, I simply may not have mentioned it. That was more evident in Quebec City. There were a lot of incidents. I will describe one of these incidents, as an example. It is very revealing.

Hello Quebec! Quebec! Please answer, Quebec. Air Canada has been doing its own internal deregulation and has transferred its weight mass and centering operations to Mirabel. The Quebec City operations room has suddenly become silent.

By centralizing its operations, Air Canada has, by the same token, centralized its communications system. Air Canada has threatened the safety of its Quebec City operations by laying off two station attendants and by completely eliminating the 5 o'clock to 8 o'clock shift.

The local union voiced its concerns.

The investigation undertaken by the local union demonstrated, beyond a shadow of a doubt, that it was impossible for a captain to communicate with the ground team in the morning, and that he had to contact Mirabel, as is still the case, and that, in turn, Mirabel had to try to reach Quebec City, which proved impossible in 90% of the cases.

That day, flight AC 084, a Boeing 727 takes off from Quebec City for Fort Lauderdale with 115 people on board at approximately 5.20.

Approximately 15 minutes later, one station attendant leaves for supper and the other is busy with some clients dealing with baggage claims.

Thirty minutes later, engine number three of flight 084 overheats and the captain decides to cut out the engine, and advises Mirabel that he is heading back towards Quebec City.

Mirabel tries to contact Quebec City but cannot. Finally Mirabel reaches Mr. F. Thibault, who is a ticket agent at the Air Canada counter, and he in turn warns the station attendant who is having his supper.

Meantime, station attendant S. Dufour finds out from his wife that flight 084 is experiencing trouble and is

[Texte]

difficulté, cette dernière avait appris la nouvelle par la radio à la station CHRC. L'employé Dufour avisa le chef préposé d'escale et appela le mécanicien d'avion.

Cet incident où la police et la station radio CHRC ont appris la nouvelle avant même les employés concernés qui sont le responsable d'Air Canada, le chef préposé d'escale et le mécanicien d'avion, est un exemple typique du système de communication qui existe. . .

Il y a beaucoup d'incidents. Ce sont des incidents où il y a eu des changements dans les petites stations, dus aux coupures. L'incident à Québec est un exemple. J'ai fait une enquête pour savoir s'il y avait plus d'inspecteurs. Le gouvernement, apparemment, a mis plus d'inspecteurs. Mais nous ne les voyons pas sur le terrain.

M. Ouellet: Vous ne les voyez pas sur le terrain encore.

M. Cyr: Ah! Non. Il semblerait que les inspecteurs sont beaucoup plus enclins à venir quand c'est la compagnie aérienne qui les appelle, et non les employés. Les employés passent pour des faiseurs de troubles. L'intervention n'est pas aussi rapide que si Air Canada ou la compagnie aérienne en question fait la demande. Souvent la compagnie aérienne en question n'est pas intéressée à faire la demande.

M. Ouellet: Vous avez mentionné, tout à l'heure, qu'en vertu des nouveaux amendements au Code du travail, dans la section de santé et sécurité au travail, votre syndicat a déjà formé les comités.

M. Cyr: Oui.

M. Ouellet: Est-ce que ces comités fonctionnent? L'application de la loi suit-elle son cours? Sentez-vous de la résistance de la part des employeurs ou de votre employeur, Air Canada? Le mécanisme mis en place en vertu de la loi du travail est-il relativement efficace?

M. Cyr: Il y a des rencontres régulières. Nous avons des comités tels que prescrits par la loi. On a eu une rencontre avec Travail Canada, avec M. Philippe Girard, pour parler un peu de nos appréhensions et de nos craintes. Il semblerait que les directeurs et ceux qui participent du côté patronal, n'ont pas la formation. Et, encore là, ni Air Canada, ni le gouvernement ne sont intéressés à leur donner la formation. Ils participent, mais ils se sentent obligés de participer. Ils ne sentent pas que l'élément important est la sécurité. Ce sont des comités conjoints où tout le monde devrait participer en oubliant que l'un est un syndiqué et l'autre un patron. Mais on sent de la résistance de ce côté-là parce qu'il y a un certain manque de formation. Nous, on a toujours tenté de former nos gens et de les intéresser. D'ailleurs, nos gens sont intéressés.

• 0930

On a parlé de nos craintes à Philippe Girard afin de s'assurer qu'il y ait une meilleure participation. Souvent, il y a désintéressement. Lui est intéressé. Il dit: Tu as un travail à faire; ton travail, c'est un travail de directeur, et non pas un travail d'employé de la sécurité. La prévention, ça coûte cher. Il faut que tu participes, et tu

[Traduction]

returning to Quebec City. His wife had heard it on radio station CHRC. Mr. Dufour warns the lead station attendant and calls in the mechanic.

This example where the police and CHRC radio station heard the news before the employees concerned, that is the person in charge for Air Canada, the lead station attendant and the mechanic, is typical of the existing communication system. . .

There are a lot of such incidents. They are brought about by cuts made to small stations. The incident that occurred at Quebec City is but one example. I conducted my own investigation to find out if there were more inspectors. Apparently, the government has hired more inspectors. But we do not see them ground.

Mr. Ouellet: You have not seen any yet.

Mr. Cyr: No. It seems that the inspectors are more willing to come when the airline companies ask them to than when the employees do. The employees are considered as trouble makers. The inspectors do not intervene as rapidly as when Air Canada or the concerned airline company makes the request. Often, the airline company concerned is not interested in making the request.

Mr. Ouellet: You mentioned a little earlier that in accordance to the new amendments brought to the section dealing with health and safety of the Canada Labour Code, your union has already set up committees.

Mr. Cyr: Yes.

Mr. Ouellet: And do these committees work? Are the provisions of the act being applied? Have the employers or your own employer, Air Canada, shown any resistance? Is the mechanism implemented pursuant to the Labour Code reasonably efficient?

Mr. Cyr: The committees meet on a regular basis. We have committees as stipulated by the law. A meeting was held with Mr. Philippe Girard, of Labour Canada, to discuss our apprehensions and our concerns. It seems that the management representatives do not have the necessary training. And, once again, neither Air Canada nor the government seems interested in training them. They participate, but they feel they have to. They do not seem to feel that safety is the important factor. These are joint committees where those who participate should forget who is the boss and who is the employee. But we do feel some resistance on their part because they have not received adequate training. We have always tried to train our people and to stimulate their interest. Besides, our people are interested.

We expressed these concerns to Philippe Girard in order to try to ensure better participation. People are often uninterested, but this is not the case with him. He said: You have a job to do; your job is to be a manager, not to be an employee assigned to safety. Prevention is expensive. You have to participate, and you participate. If

[Text]

participes. S'il avait une meilleure formation, il serait plus intéressé. Il a une formation de gestionnaire et non d'agent de sécurité.

Donc, on sent que la loi est appliquée sur papier. Il y a des comités qui fonctionnent très bien, mais dans d'autres, il y a beaucoup de réticence et un manque d'intérêt parce que cela ne fait pas partie de leurs objectifs.

M. Ouellet: Merci, monsieur.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet.

Mr. Angus, briefly if you can.

Mr. Angus: Sir, I want to thank you for appearing before us today. Of those 5,000 members, did many of them work for the smaller airlines?

• 0935

Mr. Cyr: No. We represent 5,000 and we all work for Air Canada.

Mr. Angus: You all work for Air Canada.

Mr. Cyr: We all work for Air Canada. The only thing is that 52 of our members work for Eastern Airlines, the United States airline. All of our members work for Air Canada. I represent the Council of Aviation Unions, which represents 13,000 employees in the eastern region, including the stewardesses and the pilots. It is not an official, on-paper organization. But we do meet regularly to go around with the concerns and to establish communication amongst the union employees.

Mr. Angus: Within Air Canada, or even Eastern Provincial, have you had any indication of stacking of repairs? Say you get to one of the smaller centres and there are a couple of minor things wrong with the plane that are not fixed there, either because of on-time mentality or because of the reduction in the staffing levels at those centres. Is this becoming more and more widespread within the industry?

Mr. Cyr: Yes. It is definitely becoming more widespread. Most of the airlines like Air Canada are trying to move away from the smaller stations and the companies they own outright. There are really only two conglomerates right now in Canada: Air Canada and PWA. They are getting away. The ones taking over would rather postpone the maintenance and wait until they get to a major centre or wait until the work is subcontracted. They do not have the mechanics available there, which puts us in an awkward position. Eastern declares that Montreal right now will not be a maintenance centre; it is to be a satellite centre only. They decided they are going to subcontract it to Air Canada, which is also our membership. So it is members against members.

[Translation]

he were better trained, he would be more interested. He was trained to be a manager, not a safety officer.

You feel that the act is applied in theory. Certain committees are doing quite well, whereas others are not because the people involved are reticent and not really interested because these issues are not among their objectives.

Mr. Ouellet: Thank you, sir.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet.

Monsieur Angus, soyez bref, je vous prie.

M. Angus: Monsieur, je vous remercie d'être venu nous rencontrer aujourd'hui. Parmi ces 5,000 membres, y en a-t-il un grand nombre qui ont travaillé pour de petits transporteurs aériens?

M. Cyr: Non. Nous représentons 5,000 employés et travaillons tous pour Air Canada.

M. Angus: Vous travaillez tous pour Air Canada.

M. Cyr: Oui, à cette nuance près, que 52 de nos membres travaillent pour *Eastern Airlines*, la compagnie américaine. Tous les autres travaillent pour Air Canada. Je représente le *Council of Aviation Unions*, qui regroupe 13,000 employés de la région de l'Est, y compris les agents de bord féminins et les pilotes. Nous ne sommes pas une organisation officielle mais nous nous réunissons régulièrement pour faire le tour des problèmes et pour établir des contacts entre les membres du syndicat.

M. Angus: Avez-vous jamais eu des cas de reports de réparations à Air Canada, ou même à *Eastern Provincial*? Disons que vous arrivez dans un des centres secondaires et qu'il y a une ou deux petites choses qui ne tournent pas rond et qui ne sont pas réparées sur place, soit à cause de l'obsession de l'horaire ou de la réduction du personnel dans ces centres. S'agit-il là d'une situation qui devient de plus en plus fréquente dans l'industrie?

M. Cyr: Oui. Indiscutablement. La plupart des compagnies aériennes comme Air Canada essaient d'éviter les petits centres et d'en faire autant pour les compagnies dont elles sont propriétaires. Actuellement, il n'y a que deux conglomerats au Canada: Air Canada et PWA. Elles abandonnent ces centres. Celles qui les remplacent préfèrent retarder la maintenance de leurs appareils jusqu'à ce qu'ils trouvent dans un grand centre, ou attendre que le travail soit sous-traité. Ces centres secondaires n'ont pas les mécaniciens nécessaires, ce qui nous place dans une situation gênante. Eastern déclare que Montréal ne sera pas un centre de maintenance, mais uniquement un centre satellite. Cette compagnie a décidé de confier les travaux de sous-traitance à Air Canada, dont les employés sont aussi nos membres. Ceci crée donc un affrontement entre membres d'une même organisation syndicale.

[Texte]

When they brought the two mechanics from Air Canada to work on the Eastern planes, they said they did not have the books or the information to do it. This was a major centre in Montreal. If they subcontracted in a smaller centre like Stephenville or whatever, I cannot see an improvement; they may simply wave a snag and say they are going to fix it when it is in Montreal.

Mr. Angus: Is safety at risk because of this kind of approach?

Mr. Cyr: Definitely. It is a bigger risk. We are not saying aircrafts are going to start diving tomorrow. But we know the risk is greater and greater and we know the applicable norms are getting weaker and weaker. The main goal of the people getting in there is to make the money. So if they want to make money, they have to cut somewhere. They are going to cut on maintenance and safety.

As we say, it is an expensive endeavour. If you really want to prevent accidents, you have to invest in prevention. Definitely the airlines are not going to invest in prevention; they are going to wait until something happens and then try to blame somebody for it and try to say it is not their fault. They may claim that the law says it is acceptable, and that for them the norm is acceptable, so that they are within the confines of the law. But the law sets a minimum standard, there is no question.

The Vice-Chairman: It does not say very much for your marketing policy when your airplane falls out of the sky.

Mr. Cyr: It is pretty bad.

• 0940

Mr. Angus: That is right. Unfortunately, it may take one plane falling out of the sky before people change their minds about certain things. A year and a half, two years ago, the Parliament of Canada passed a new Aeronautics Act. Have you seen any change in the level of safety in that time, either in improved safety, improved inspection, or reduced safety, reduced inspection?

Mr. Cyr: It is very hard for me to answer that. In 1985 there were quite a number of deaths in the airline industry. There were over 1,000, you know. From reading, from my information, there are supposed to be more inspectors; there is supposed to be greater safety. But as I said earlier, I cannot feel it at the level of the mechanic. We are close to the airline, but we cannot feel that really. We cannot feel that there is more safety or that safety is a major aspect. What we hear and what we read more in the papers is that we have to make the profit, you know. If I were to evaluate every article I read on profit compared to every article I read on safety, it is a 10 to 1 shot.

[Traduction]

Lorsqu'ils ont amené deux mécaniciens d'Air Canada pour travailler sur les avions de Eastern, ceux-ci ont dit qu'ils n'avaient pas les manuels ni l'information nécessaires pour le faire. Or il s'agissait d'un grand centre à Montréal. Si le travail avait été sous-traité dans un petit centre comme Stephenville ou un autre du même genre, je ne vois pas en quoi cela aurait amélioré les choses; ce qui risquerait de se passer c'est qu'on dise qu'on attendra d'être à Montréal avant de réparer ce qui ne va pas.

M. Angus: Ceci constitue-t-il un risque pour la sécurité?

M. Cyr: Certainement. Il y a un risque accru. Nous ne voulons pas dire par là que les avions vont commencer à s'écraser demain, mais nous savons que le risque est de plus en plus grand et que les normes applicables, de plus en plus faibles. Le principal objectif de ces gens est de gagner de l'argent, et pour cela, il faut bien qu'ils fassent des coupures quelque part. Et c'est la maintenance et la sécurité qui vont en souffrir.

Comme nous l'avons dit, c'est une entreprise coûteuse. Si vous voulez vraiment empêcher les accidents, il faut investir dans la prévention. Les compagnies aériennes ne vont certainement pas le faire; elles vont attendre que quelque chose se passe et à ce moment-là, essayer de blâmer quelqu'un en disant que ce n'est pas leur faute. Sans doute peuvent-elles prétendre que la loi dit que la norme est acceptable, qu'elle l'est également pour elles, et qu'elles respectent donc la loi. Mais il est indiscutable que la loi fixe une norme minimale.

Le vice-président: Cela ne fait pas honneur à votre politique de commercialisation lorsque vous avez un appareil qui s'écrase.

M. Cyr: En effet, ce n'est pas très bon.

M. Angus: C'est exact. Malheureusement, il faudra peut-être qu'un avion s'écrase avant que les gens changent d'avis sur certaines choses. Il y a un ou deux ans, le Parlement du Canada a promulgué une nouvelle Loi sur l'aéronautique. Depuis lors, avez-vous constaté une amélioration, ou au contraire, une régression, des normes de sécurité et d'inspection?

M. Cyr: Il m'est très difficile de vous répondre. Mille neuf cent quatre-vingt-cinq a été une année noire pour l'industrie des transports aériens. Il y a eu, en effet, plus de 1,000 morts, à la suite d'accidents. D'après ce que je lis, d'après les renseignements que j'ai, le nombre des inspecteurs auraient augmenté; la sécurité serait meilleure. Mais comme je l'ai dit tout à l'heure, ce n'est pas une impression que je ressens, à l'échelon des mécaniciens. Nous sommes très proches de la compagnie aérienne, mais nous n'avons pas l'impression que la sécurité est améliorée ou qu'elle constitue une préoccupation essentielle. Ce que nous entendons dire et que nous lisons de plus en plus dans les journaux, c'est qu'il faut que nous fassions des profits. Je dirais que pour chaque article que je lis sur la sécurité, il y en a 10 sur le profit.

[Text]

Mr. Angus: You made reference in your response to Mr. Ouellet about being considered trouble-makers—that if you red-tag an engine or what have you, or call in an inspector, you or your members are seen as trouble-makers who do not have the best interest of the company in mind. Under the Aeronautics Act a holder of an aviation certificate cannot allow an unsafe piece of equipment out; that is by law. I have heard of instances in the smaller airlines, what we call the “jerk-water” ones, where there is management pressure; in other words, the guy who wants to keep his job has to sign out that plane. Is there a need for a component in this legislation that would attempt to provide some level of legal protection for an employee who refuses to certify a piece of equipment; in other words, that his employer cannot discipline him, cannot fire him because of that action if he obeys the law?

Mr. Cyr: I think it is a requirement; it is a must, and it would be a good protection. Part IV of the Labour Code gives you the right to refuse to work if you feel there is a danger there.

Mr. Angus: Perhaps we should get all the mechanics to fly on each flight that they have maintained, like they used to do in the war.

Mr. Cyr: Yes. I feel pretty safe, I would say, flying with Air Canada, you know. I have no problem with that. If I were to have to fly a smaller aircraft from Saint John to Stephenville, then I do not know. I would say that if there would be protection at the level of the mechanic who refused to clear an aircraft if there is a snag that is not signed off or not maintained properly, it definitely would be a plus for us. We would have a tool to say this aircraft is not safe going out the way it is. But the law does not give us that right; it protects us if ever we feel for our own safety. We are not going to jump on that aircraft, you know; we are just going to fix it on the floor.

The Vice-Chairman: I believe Mr. Layton has a very short supplementary.

Mr. Layton: Just a comment, Mr. Chairman, that in spite of the impression that our witnesses maybe left us with this morning, our safety record in Canada has improved year by year, possibly again due to the skills of the machinists. In 1986 we had the finest safety record ever, so let us get that on the record too.

Mr. Cyr: Oh, yes, definitely, but in 1985 it was the worst year since a little while also. 1985 was not a very good year; it was one of the bad years. Since then it has been okay.

[Translation]

M. Angus: Dans votre réponse à M. Ouellet, vous avez fait allusion au fait qu'on vous considérerait comme des empêcheurs de tourner en rond. . . que si vous mettez un moteur à l'index, en quelque sorte, ou que vous appelez un inspecteur, vous et vos membres êtes considérés comme des trublions qui n'ont pas l'intérêt de la compagnie à coeur. En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le détenteur d'une licence d'exploitation ne peut pas autoriser un appareil à voler, s'il n'est pas sûr; c'est ce que dit la loi. J'ai entendu citer des exemples de petites compagnies, celles que nous appelons les compagnies «à la petite semaine», où la direction exerce de fortes pressions; en d'autres termes, si vous voulez garder votre emploi, laissez partir cet avion. La loi devrait-elle comporter une disposition qui assure une certaine protection juridique à l'employé qui refuse de certifier une pièce de matériel; autrement dit, une disposition qui interdise à son employeur de lui imposer des sanctions disciplinaires, ou de le congédier parce qu'il a pris une décision conforme à la loi?

M. Cyr: Je crois que c'est absolument indispensable, et cela constituerait une bonne protection. La Partie IV du Code du travail vous donne le droit de refuser de travailler si vous estimez qu'il est dangereux de le faire.

M. Angus: Ce serait peut-être une bonne idée que tous les mécaniciens volent à bord de chaque appareil dont ils ont assuré la maintenance, comme cela se faisait pendant la guerre.

M. Cyr: Oui. Je me sens assez en sécurité à bord des avions d'Air Canada, mais je n'en dirai pas nécessairement autant, si je devais prendre un des petits appareils qui relie Saint-Jean à Stephenville. Je dirais donc que s'il y avait une protection pour le mécanicien qui refuse de laisser partir un aéronef à bord duquel quelque chose n'a pas été réparé ou dont la maintenance n'a pas été correctement assurée, ce serait indiscutablement un point positif pour nous. Nous disposerions ainsi d'un outil qui nous permettrait de dire que cet appareil n'est pas sûr dans l'état où il est. Mais la loi ne nous donne pas ce droit. Elle nous protège simplement lorsque nous craignons pour notre propre sécurité. Croyez-moi, nous n'allons pas sauter à bord de cet aéronef, nous allons nous contenter de le réparer au sol.

Le vice-président: Je crois que M. Layton a une brève question supplémentaire à poser.

M. Layton: Une simple remarque, monsieur le président. En dépit de l'impression que nos témoins ont peut-être créée ce matin, nos statistiques, en matière de sécurité, s'améliorent tous les ans, ce qui est d'ailleurs peut-être dû à la compétence des mécaniciens. En 1986, elles ont battu tous les records; il serait donc bon de noter également cela.

M. Cyr: Certainement, mais 1985 a aussi été l'année où les statistiques ont été les plus mauvaises depuis un certain temps. L'année 1985 n'a pas été très bonne; en fait, elle a été une des années noires. Depuis lors, cela va bien.

[Texte]

Mr. Ouellet: On a point of order. I do not know where you get your figure, sir, but that is not the statistic here. There is an increase of 7%.

The Vice-Chairman: Mr. Ouellet, I still think it is probably more dangerous for me to get into my bathtub than to get on an airplane right now.

• 0945

Monsieur Cyr, nous vous remercions beaucoup pour votre témoignage de ce matin.

M. Cyr: Je remercie le Comité. Je remercie encore M. Layton de nous avoir permis de nous exprimer. Je souhaite bonne chance au Comité.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant les représentants de l'Association du camionnage du Québec Inc., Mme Louise Pelletier et M. Jacques Alary.

Madame Pelletier, le Comité a votre mémoire et je vous demanderais de nous en donner un court résumé.

Mme Louise Pelletier (présidente de l'Association du camionnage du Québec Inc.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous signaler que M. Jacques Alary est le vice-président exécutif de l'Association, donc un permanent de l'organisation. Je suis la présidente élue et j'exploite une compagnie de camionnage publique.

Nous vous remercions de nous recevoir et de nous permettre de présenter le point de vue de l'Association du camionnage du Québec dont vous avez reçu le mémoire. Nous n'avons pas vraiment l'intention de reprendre toute l'argumentation qui vous a déjà été présentée par l'Association canadienne du camionnage. Il va sans dire que nous appuyons entièrement le point de vue de l'Association canadienne du camionnage, notre association québécoise en étant membre.

Ce n'est pas par choix que l'industrie du camionnage s'engage dans le processus de la déréglementation. Nous savons qu'elle nous est imposée, sans égard aux effets négatifs qu'elle aura sur notre secteur d'activités.

Bien que cette histoire de déréglementation nous vienne de nos voisins américains, nous sommes surpris de constater que nos politiciens n'ont pas étudié l'expérience américaine qui est loin d'être concluante et positive après cinq ou six ans de déréglementation aux États-Unis.

Je vais vous résumer nos demandes.

En premier lieu, nous demandons au gouvernement de donner une valeur réelle et réalisable aux divers critères d'opposition à une demande de permis, c'est-à-dire le renversement du fardeau de la preuve, à défaut de retirer du projet de loi C-19 tout ce qui concerne les droits et critères d'opposition à une demande de permis de transport.

[Traduction]

M. Ouellet: Rappel au règlement. Je ne sais pas d'où viennent vos chiffres, monsieur, mais ils ne correspondent pas aux statistiques que j'ai devant moi. Il y a une augmentation de 7 p. 100.

Le vice-président: Monsieur Ouellet, je demeure convaincu qu'actuellement, je cours probablement plus de risques dans ma baignoire que dans un avion.

Mr. Cyr, thank you very much for this mornings presentation.

Mr. Cyr: And I thank the committee. And I would like to thank Mr. Layton once more for having given us the opportunity to be heard. I would like to wish good luck to the committee.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

We will now hear the representatives from the *Association du camionnage du Québec Inc.*, Mrs. Louise Pelletier and Mr. Jacques Alary.

Mrs. Pelletier, the committee has your brief already and I would ask you to please summarize it for us.

Ms Louise Pelletier (President, Association du camionnage du Québec Inc.): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to point out that Mr. Jacques Alary is the Executive Vice-President of the Association and a member of the permanent staff of our organization. I am the elected president of the organization and I operate a public trucking company.

We thank you for having us here to present the point of view of the *Association du camionnage du Québec* whose brief you have already received. We do not really intend to go back over all the arguments that have already been presented by the Canadian Trucking Association. It goes without saying that we support the points made by the Canadian Trucking Association of which our Quebec Association is a member.

The trucking industry is not getting into deregulation by choice. We know that it is being imposed without any regard for the negative effects that it will have in our sector of economic activity.

Although this deregulation thing comes straight from our American neighbours, we are surprised to see that our politicians have not reviewed the American experience which is far from being conclusive and positive after five or six years of deregulation in the U.S.A.

So I will summarize our requests.

First of all, we are asking the government to give a real and achievable value to the different criteria concerning the opposition to a licence application which means the reversal of burden of proof if the government decides not to withdraw from Bill C-19 everything about the rights and criteria concerning opposition to a transport licence application.

[Text]

Nous demandons au gouvernement d'adopter et de mettre en vigueur un code national de sécurité routière avant de remplacer l'actuelle Loi sur les transports. À moins qu'on ne nous garantisse que ce code de la sécurité routière national sera mis en application et surveillé, nous demanderons le retrait du projet de loi C-19 tel qu'il est présenté.

Nous demandons au gouvernement de définir immédiatement le test de compétence et de le mettre en place en même temps que la réforme réglementaire proposée.

Nous lui demandons aussi de prévoir un mécanisme pour évaluer les conséquences des différentes réformes législatives américaines qui ont des impacts directs sur l'industrie du camionnage canadienne.

Il faudra aussi prévoir un mécanisme protectionniste semblable à celui dont les Américains se sont dotés, au moyen de l'imposition de différentes taxes de route et sur l'utilisation de leur réseau routier.

• 0950

Nous lui demandons de prévoir dans la Loi sur les transports un mécanisme contre la prise de marché au moyen de la discrimination par les prix, et de prévoir en même temps un mécanisme réaliste pour l'amortissement des permis de transport actuels.

Finalement, nous demandons au gouvernement de conserver le système actuel tant et aussi longtemps qu'il ne sera pas en mesure d'acquiescer à notre demande au sujet d'un code de sécurité national et de la définition du test de compétence à l'entrée.

Nous pensons que ces demandes sont très réalistes et que, sans cela, il sera impossible à l'avenir, pour les compagnies de camionnage canadiennes et québécoises, de continuer à desservir efficacement nos industries et l'économie québécoise pour l'acheminement de nos produits québécois vers les différents marchés.

Monsieur le président, c'est un résumé du mémoire que vous avez en main. Nous sommes maintenant prêts à répondre aux questions.

Le vice-président: Merci beaucoup, madame Pelletier. Votre mémoire était très clair. Sans plus tarder, je donne la parole à M. Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais remercier Mme Pelletier pour son intervention de ce matin, qui est on ne peut plus claire et précise et qui devrait faire réfléchir mes collègues qui siègent autour de cette table sur la nécessité de ne pas adopter projet de loi C-19 avant qu'un code national de sécurité routière soit en vigueur.

Le danger qui existe présentement, c'est que l'on joue sur les mots en ce qui concerne le code national de sécurité routière. Cela ne veut pas dire la même chose pour tout le monde.

Malheureusement, d'après les échos que j'ai eus de la conférence des ministres des Transports qui s'est tenue la semaine dernière à Ottawa, le ministre fédéral a

[Translation]

We also ask the government to adopt and implement a National Road Safety Code before replacing the present Transportation Act. Unless we are guaranteed that this National Road Safety Code is to be implemented and supervised, we are asking for the withdrawal of Bill C-19 as it is now written.

We are asking the government to immediately define its competency test and implement it at the same time as the suggested regulatory reform.

We are also asking the government to provide for a mechanism to evaluate the consequences of the different American legislative reforms that have direct impact on the Canadian trucking industry.

The government should also provide a protectionist mechanism similar to that of the Americans through the imposition of various road taxes and on the use of their road network.

We are asking the government to provide for provisions in the Transportation Act against market takeover through price discrimination and to also provide realistic provisions for the depreciation of present transport licences.

Finally, we are asking the government to keep the present system as long as it is not in a position to accept our request concerning a national security code and a definition of the entrance fitness requirements test.

We think these demands are quite realistic and that without them, it will be impossible in future for both Canadian and Quebec trucking companies to continue to efficiently serve our industries and Quebec's economy by transporting our Quebec products towards their various markets.

Mr. Chairman, this is a summary of the brief that has already been sent to you. We are now ready for questions.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mrs. Pelletier. Your brief was quite clear. Without any further ado, will give the floor to Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to thank Mrs. Pelletier for her presentation this morning which is absolutely clear and specific and which should encourage my colleagues sitting around this table to think about how necessary it is not to pass Bill C-19 before the implementation of a national road safety code.

The danger presently is that we are playing on words concerning the national road safety code. It does not mean the same thing for everyone.

Unfortunately, according to the rumours I have heard coming out of the Conference of Transport Ministers that was held last week in Ottawa, the federal Minister

[Texte]

maquignonné les signatures des ministres provinciaux en leur disant: On va vous donner de l'argent, mais signez votre nom sur la feuille de papier; quant au code, vous aurez celui que vous voudrez bien avoir dans votre province, on ne vous fera pas de quartier.

Je ne pense pas que votre association veuille qu'on ait un code fédéral s'appliquant au service entre les provinces et d'autres codes différents s'appliquant au service routier à l'intérieur des provinces. Le danger est évident. S'il n'y a pas de volonté politique d'avoir un seul code national, on pourra se ramasser avec six, sept ou huit codes différents, avec les complications qui s'ensuivront.

Est-ce que vous avez eu les mêmes renseignements que moi? Est-ce que vous craignez qu'on ait des exigences différentes d'une province à l'autre, et du fédéral en particulier? Quel est votre point de vue à cet égard? Est-ce que vous tenez absolument à ce que le code national s'applique non seulement au niveau du trafic interprovincial, mais aussi au niveau du trafic à l'intérieur d'une province?

M. Jacques Alary (vice-président exécutif de l'Association du camionnage du Québec Inc.): Monsieur Ouellet, nous partageons vos craintes. D'après ce qu'on a entendu dire de cette fameuse rencontre de la semaine dernière, on s'est entendu pour mettre en place un code de sécurité, mais on n'a pas défini les critères ou le contenu de ce code-là.

L'industrie du camionnage a comme mission de transporter des biens, tant à l'intérieur du Québec qu'à l'extérieur du Québec, vers les autres provinces ou vers les États-Unis. Il est difficile de demander à des conducteurs de camion de respecter deux codes de sécurité différents.

• 0955

C'est autant vrai pour la Loi sur les transports que pour le code de sécurité. On veut être certain, avant qu'il y ait quelque chose de fait au niveau de la déréglementation économique, qu'on s'entende au moins sur plusieurs parties du code qui devraient être communes dans chacune des provinces. Exemple: la vérification mécanique; le nombre d'heures de conduite; la qualité des chauffeurs, que ce soit au niveau du permis unique; et tout ce qui touche la circulation d'un véhicule lourd sur la route. Ensuite, on pourra voir aux particularités des provinces, pour répondre aux besoins de nos circuits routiers ou à d'autres besoins.

C'est pourquoi on aimerait voir dans le projet de loi C-19, un article qui dirait que cette loi entrera en vigueur seulement lorsque le code national, avec certains principes, sera mis en place.

Mme Pelletier: Il faut aussi assurer que ce code de sécurité sera renforcé. Une réglementation sans contrôle et surveillance n'est guère mieux que pas de réglementation du tout.

M. Ouellet: Une de vos recommandations parle de test de compétence et de le mettre en oeuvre immédiatement. Que voulez-vous dire par «test de compétence»?

[Traduction]

bargained off the provincial Minister's signatures by telling them: we will give you money, but put your signature right here; as for the code, you can set up whatever you want in your own province, we will not give you any quarter.

I do not think your association wants a federal code applying to services between the provinces and other different codes applying to road services within the provinces. The danger is quite clear. If there is no political will to set up a single national code, we could well wind up with six, seven or eight different codes with all the complications that entails.

Do you have the same information as me? Are you afraid that there will be different requirements from one province to another and at the federal level, in particular? What are your thoughts about that? Do you absolutely want the national code to apply not only to the level of interprovincial traffic but also to intra-provincial traffic?

Mr. Jacques Alary (Executive Vice-President, l'Association du Camionnage du Québec Inc.): Mr. Ouellet, we share your concerns. From what we have heard about last week's meeting, there has been an agreement to come up with a safety code, but neither the criteria nor the contents of that code have been defined as yet.

The trucking industry's business is to transport goods both inside Quebec as well as outside Quebec to other provinces or the U.S.A.. It is difficult to ask truckers to respect two different safety codes.

It is just as true for the Transportation Act as it is for the Safety Code. Before anything is done in the area of economic deregulation, we want to make sure that there is agreement at least on the several parts of the code that should be common to each of the provinces. For example: mechanical checkups; the number of driving hours; the quality of the drivers, whether it is in the area of a single driver's licence; and also everything concerning the movement of a heavy vehicle on the road. Then we can go to the specifics of each province to meet the needs of road networks or other requirements.

That is why we would like to see a clause in Bill C-19 providing that the act will come into force only when the National Code, with certain principles, has been implemented.

Ms Pelletier: We must also make sure that the Safety Code has teeth. Regulations without monitoring or supervision are no better than no regulations at all.

Mr. Ouellet: One of your recommendations has to do with a fitness test and its immediate implementation. What do you mean by "fitness test"?

[Text]

M. Alary: Un article du projet de loi C-19 dit que, dans l'avenir, l'industrie du camionnage sera sujette à un test de compétence.

M. Ouellet: Il ne s'agit pas de la compétence du ministre du Transport, n'est-ce pas?

M. Alary: Non, ce n'est pas la compétence du ministre des Transports. Il s'agit de la compétence de celui qui veut faire rouler un véhicule lourd sur la route. Nulle part a-t-on vu une définition de ce test de compétence. On rattache ce test à des principes de sécurité sans critères nationaux de sécurité. On rattache aussi ce test à une responsabilité au niveau des assurances. Nulle part parle-t-on des exigences en terme de responsabilité. Si on parle de test de compétence, on voudrait connaître sa teneur. Nous demandons une période de transition plus grande que celle qui est proposée dans le projet de loi, soit cinq ans au lieu de trois ans. Mais, durant cette transition, pourquoi une personne qui voudrait devenir camionneur pourrait le faire sans avoir à rencontrer des obligations et, qu'après cinq ans, elle serait sujette à un test de compétence. On trouve un peu illogique que, durant une transition qui devrait permettre aux camionneurs existants de pouvoir se stabiliser, qu'on ouvre le robinet pour le fermer ensuite. C'est difficile, vous savez, de permettre à l'eau de retourner par le robinet. Il est peut-être préférable d'ouvrir la valve moins grande, de garder l'eau qu'on a besoin et d'arrêter quand on en a assez. Voilà notre crainte, voilà pourquoi on demande que ce test soit défini.

M. Ouellet: Ma dernière question, monsieur le président, a trait au fameux renversement du fardeau de la preuve. Je comprends que votre Association a des sentiments partagés à cet égard. Je réalise que certaines provinces ont préparé des projets de loi qui, à certains égards, modèlent la loi fédérale et où il y a un renversement du fardeau de la preuve. Par ailleurs, d'autres provinces n'ont pas ce concept du renversement du fardeau de la preuve. Ce système, au fond, a pour but de retarder pour un certain temps la déréglementation totale. Pensez-vous que c'est une approche pratique? Des personnes nous disent qu'il y a si peu de critère que le renversement du fardeau de la preuve sera tel que le système ne sera pas applicable. Croyez-vous qu'on devrait carrément oublier cette histoire? Ou pensez-vous qu'il faut le mettre en application dans toutes les provinces?

M. Alary: Tel qu'il est défini dans le projet de loi, on a tout lieu de croire que c'est un écran de fumée. On nous met ce test de renversement du fardeau de la preuve en promettant, le temps qu'on mettra le code de sécurité routière en place, une pseudoprotection. Même notre ancien ministre d'Etat aux Transports, avait admis devant nous. . .

• 1000

M. Ouellet: Lequel? Parce qu'on en a eu trois.

M. Alary: Le dernier. Le dernier a même admis que c'était un écran de fumée, que cela ne signifiait rien.

[Translation]

Mr. Alary: One of the clauses of Bill C-19 provides that, in future, the trucking industry will be subject to a fitness test.

Mr. Ouellet: This is not the fitness of the Minister of Transport, is it?

Mr. Alary: No, it does not have to do with the Minister of Transport's fitness. It is the fitness of whoever wants to move a heavy vehicle over the road. No definition of this test is to be found anywhere. This test is tied in to safety principles but there are no national safety criteria. This test is also tied in to responsibility in the area of insurance. But there are no requirements concerning this responsibility to be found anywhere. If there is to be a fitness test, we would like to know what is in it. We are asking for a longer transition period than the one suggested in the bill, five years instead of three. But during this transition period, why should a person who wants to become a trucker be able to do so without having any criteria to meet while five years later than person will be subject to a fitness test. We find it is slightly illogical that during a transition period which should allow present truckers a chance to stabilize the situation, the faucet is to be turned on full only to be closed again. You know, it is difficult to get water to go back into the faucet. Maybe it would be better to open the valve a little less and to keep the water that you need and to close the valve when you have enough. That is our concern and that is why we are asking for a definition of this fitness test.

Mr. Ouellet: My last question, Mr. Chairman, has to do with the reversal of the burden of proof. I believe there are mixed opinions within your association on this. I realize that some provinces have prepared bills which, in some respects, are modeled along the federal legislation and where you have reverse burden of proof. On the other hand, some provinces do not have this concept. Really, this system is intended to slow down total deregulation for a while. Do you think it is a practical approach? Some say that there is so little in the way of criteria that reversing the burden of proof will be such that the system will not be implementable. Do you think we should just forget the whole thing? Or do you think it should be implemented in all provinces?

Mr. Alary: As it is defined in the bill, we have every reason to believe that it is a smoke screen. This test of reversing the burden of proof is being put in there while we are being promised pseudo protection, during the time the road safety code is being implemented. Even our former Minister of State for Transportation had admitted in front of us. . .

Mr. Ouellet: Which one? There were three of them.

Mr. Alary: The last one. He even admitted that it was a smokescreen, that it was meaningless.

[Texte]

Nous disons que nous avons un besoin de transition. On ne peut pas permettre à tout le monde d'entrer dans le milieu du camionnage. On doit mettre un peu d'ordre, procéder progressivement pour aller vers la déréglementation. On demande de donner un sens.

Présentement, selon nos savants procureurs, il est impossible à un camionneur ou à une personne, de pouvoir démontrer les critères de façon à ce qu'un juge ou une commission puisse décider de refuser un permis. Ce serait peut-être possible la première fois. Mais, pour un permis qui nécessite aujourd'hui une audition de deux heures, dans le nouveau système il faudra peut-être une audition de deux ou trois semaines. Une fois l'audition finie, la personne devra recommencer. Elle n'aura jamais les moyens de payer les frais d'avocat et tous les frais pour faire entendre sa cause.

C'est pourquoi nous demandons de retirer au moins les critères du renversement du fardeau de la preuve ou de les définir pour les rendre présentables devant une commission et où la preuve sera possible à établir.

M. Ouellet: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Excusez-moi. Je pense que Mme Pelletier voulait ajouter un commentaire.

Mme Pelletier: J'aimerais ajouter un commentaire sur le renversement du fardeau de la preuve. Le libellé actuel de la loi rend vraiment impossible de prouver qu'il est contre l'intérêt public qu'un tel permis soit émis. Il faudrait peut-être prendre l'exemple des États-Unis. Au tout début de la déréglementation, au niveau de l'inter-États, quelques transporteurs s'opposaient aux demandes de permis inter-États. Mais ils se retrouvaient dans une position où, avec un renversement de fardeau non défini, avec des critères non prouvables ou présentables, ils devaient abandonner toute procédure.

Aujourd'hui, il n'y a presque plus de demandes de présentées au *Interstate Commerce Commission*, justement à cause de cette impossibilité de pouvoir y faire face. C'est un test essentiellement cosmétique, c'est de l'image et ce n'est absolument pas utile.

Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. À propos de compétence, si les transporteurs avaient la même compétence que notre ministre des Transports, on ne serait pas obligés d'être ici aujourd'hui.

M. Benjamin.

Mr. Benjamin: I thank you for your submission. It is almost exactly the same as the ones we had from the Canadian Trucking Association, the British Columbia Motor Transport Association, and the Atlantic Province Trucking Association a couple of days ago.

I note you feel that the legislation should provide a protectionist mechanism similar to the one adopted by the

[Traduction]

We say that we have a need for transition. You cannot allow everybody to get into trucking. We must put a little bit of order in all this and move progressively towards deregulation. What we want is a sense of order and direction.

Currently, according to our wise attorneys, it is impossible for a trucker or anyone, to demonstrate the criteria in such a way that a judge or a commission may decide to refuse to grant the license. It might be possible the first time, but while the granting of a license requires today a two hours hearing, may need two or three weeks under the new system. Once the hearing is over, he will have to do it all over again. He will never be able to afford the lawyer's fees or related costs required to present his case.

That is why we request that the reverse-onus criteria be deleted or, at least, defined in such a way as to make them presentable before the commission and to be able to prove his claim.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Excuse me. I think that Mrs. Pelletier would like to add a comment.

Ms Pelletier: I would like to add a comment on the reversal of the burden of proof provisions. The act, as it stands now, makes it really impossible to prove that the granting of such a license is against the public interest. It might be a good idea to follow the example of the United States. At the very beginning of deregulation, a few carriers opposed applications for inter-state licenses. But because of the lack of definition of reverse-onus provisions, and of criteria that could neither be proven nor presented, they had to abandon all legal action.

Today, hardly any request is submitted to the inter-state commerce commission, because it is impossible to deal with them. It is a purely cosmetic test. It is pure show and it is totally useless.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. As regards fitness, if carriers had the same fitness as our Minister of Transport, we would not have to be here today.

Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Je vous remercie de votre exposé. Il utilise presque les mêmes arguments que ceux de l'Association canadienne des camionneurs, de la *British Columbia Motor Transport Association*, et la *Atlantic Province Trucking Association*, que nous avons entendues il y a deux jours.

Je constate qu'à votre avis, la loi devrait fournir un mécanisme de protection analogue à celui qui a été adopté

[Text]

Americans. Can you give us any examples of requirements placed on Canadian truckers in the United States that do not apply to American truckers in Canada? Are you under any disadvantages under their federal or state laws? Operating out of Quebec, I presume most of your members will be operating through the State of New York and then on through other states. Why do you want protectionist mechanisms? Can you tell us what is happening to you down there?

Mr. Alary: I will give you two examples. The Congress just decided to impose on Canadian truckers a new user-fee tax that was supposed to be \$550 U.S. per truck. We negotiated that and we will probably have a tax of around \$400 per truck. We do not have that kind of tax here in Canada.

• 1005

Every time you do business in New York State and you pick up some stuff or you deliver some stuff in that state, they have a special tax. They base it on the total mileage due in that state, and they prorate that on the total amount of business you do. That is discriminatory, because if you do not do a lot of business in New York you have no interest in doing business there. You have a lot of other examples: When the Americans want to put up some barriers to Canadians, they have the *taux* and we never respond to them.

Mr. Benjamin: Each individual state?

Mr. Alary: Each individual state, or on a national basis too, because I was taxed a national tax. Here we do not have that kind of tax. In that protection, they also have the right to refuse to let Canadian carriers do business in the States. But if we do not put anything in that legislation to be able to react very fast, that means they will put up some barriers and we will not be able to respond. That is why we asked to have that mechanism put into the legislation.

Mr. Benjamin: I have been suggesting this for several weeks now, that we have some kind of a safeguard in our law. It would be sort of a tit-for-tat thing: anything the Americans do to us, we can do back to them. I am hoping the government will agree to amending the bill to make provision for that.

But you run into a situation in Canada where. . . Who would take the so-called countervailing or reciprocal action? Would it be the federal government, or would we just leave it up to each of the provinces? You could have one province taking an action against American truckers that the neighbouring province does not take. Do you think they should be under just an enabling. . . amend the legislation so it enables the provinces to act, or should it be a change in the bill that would allow the federal

[Translation]

par les Américains. Pourriez-vous nous donner quelques exemples des exigences auxquelles sont soumis les camionneurs canadiens aux Etats-Unis, et qui n'ont pas leur contrepartie pour les camionneurs américains au Canada? Êtes-vous défavorisés par leur loi fédérale ou les lois de leurs Etats? Comme vous êtes installés au Québec, je suppose que la plupart de vos membres feront du transport dans l'Etat de New York et dans les autres Etats américains. Pourquoi donc voulez-vous des mécanismes de protection? Pouvez-vous nous dire ce qui vous arrive là-bas?

M. Alary: Je vais vous donner deux exemples. Le Congrès vient de décider aux camionneurs canadiens une nouvelle taxe d'utilisateur qui était censée être de 550\$ américains par camion. Nous avons entrepris des négociations et ils seront probablement soumis à une taxe de l'ordre de 400\$ par camion. Cette taxe n'existe pas au Canada.

Chaque fois que nous faisons affaire dans l'État de New York, que nous y prenions ou que nous y livrions des marchandises, on nous impose une taxe spéciale. Elle est fondée sur le kilométrage total dans cet État, au prorata de la quantité totale d'affaires que vous y faites. Cette mesure est discriminatoire, car si vous ne faites pas beaucoup d'affaires dans l'état de New York, vous n'avez aucun intérêt à y aller. Il y a beaucoup d'autres exemples: lorsque les Américains veulent imposer des barrières aux Canadiens, ils utilisent l'arme des taux, et nous ne réagissons jamais.

M. Benjamin: Chaque État le fait individuellement?

M. Alary: Chaque État, ou cela se fait également à l'échelon national, car on m'a déjà imposé une taxe nationale. Chez nous, cela n'existe pas. Grâce à ce système de protection, ils ont également le droit de refuser aux transporteurs canadiens de faire affaire aux Etats-Unis. Et si nous ne mettons rien dans ce projet de loi qui nous permette de réagir très rapidement, cela signifiera que les Américains pourront dresser des barrières douanières et que nous serons incapables de réagir. C'est pourquoi nous vous avons demandé l'adoption de ce mécanisme dans la loi.

M. Benjamin: Cela fait des semaines que je demande que notre loi contienne une garantie quelconque. Ce serait un peu le système d'oeil pour oeil, dent pour dent: tout ce que nous font les Américains, nous pouvons, nous aussi, le leur rendre. J'espère que le gouvernement acceptera de modifier le projet de loi et d'y intégrer cette disposition.

Mais, vous vous trouvez au Canada dans une situation où. . . qui prendrait les mesures dites compensatoires ou réciproques? Serait-ce le gouvernement fédéral, ou en laisserait-on le soin à chacune des provinces? Il pourrait alors arriver qu'une mesure prise contre des camionneurs américains par une province, ne le soit pas par une province voisine. Pensez-vous que cela devrait faire l'objet d'un texte habilitant, ou plutôt d'une modification de la loi qui permettrait aux provinces d'agir, ou serait-il

[Texte]

government to do it unilaterally, and apply it to the whole country regarding American trucking?

Mr. Alary: No, I do not think it is necessary to have it unilaterally all across Canada. For example, New York is south of Quebec and Ontario. I do not think B.C. is involved or has the problem of the special tax I am talking about. The way the legislation is supposed to work, they will have some federal delegation to the provincial board or to the provincial government, and from there they will have the power to react.

The needs of each province are not necessarily the needs of the whole country. The barriers can be state or nationwide. When it is national, perhaps the federal government can do something, but when it really only touches only one province, we need the power to react.

Mr. Benjamin: Well, do the provinces not already have that power if they choose to use it? Do the provinces not now have the ability to place some kind of a restriction or regulation upon an American trucker which would be equivalent to what New York State does?

Mr. Alary: Yes, but it is not necessarily easy to put in place.

Mr. Benjamin: Yes. One of the things I see here is that you run the risk of hurting yourselves when you try to get even with the American trucker. The heavy-vehicle use tax in the United States... the American truckers have to pay it. Canadian truckers will now have to pay it if the veto of the President gets overridden, although I think he decided not to veto that bill yesterday.

What it would mean is that if you were to take an equivalent action against United States truckers here, a vehicle user tax, you would have to apply to all trucking companies, Canadian as well as American, otherwise I think the courts would throw you out of court. Therefore the Canadian truckers run the risk of being hit with the tax as well. Have you examined any other ways in which we can take an action? It would do as much or more harm to our own truckers as it would to Americans.

• 1010

Mr. Alary: As for the user tax, we suggest having it on a prorated base instead of a fixed amount. We do not disagree paying what we have to pay. We disagree when it is discriminatory for us. If we use a truck in the United States and we pay the tax on prorated mileage, we are in agreement with that. But if they impose a fixed tax, we have a disadvantage, and that is where we are not in agreement with them. And that is the same for the other tax. If they charge it, and they charge it the way they are supposed to charge, we are not in disagreement with that.

[Traduction]

préférable de modifier le projet de loi afin de permettre au gouvernement fédéral de prendre des mesures unilatérales à l'égard du camionnage américain et de les appliquer à l'ensemble du pays?

M. Alary: Non, je ne pense pas que des mesures unilatérales, appliquées à l'ensemble du Canada, soient nécessaires. Par exemple, New York se trouve au sud du Québec et de l'Ontario. Je ne pense donc pas que la Colombie-Britannique connaisse le problème de la taxe spéciale dont je parle. D'après la façon dont la loi est censée fonctionner, le gouvernement fédéral délèguera certains pouvoirs à l'office provincial ou au gouvernement provincial, qui sera ainsi habilité à réagir.

Les besoins de chaque province ne sont pas nécessairement ceux de l'ensemble du pays. Les barrières peuvent être limitées à un état ou jouer pour l'ensemble de la nation. Lorsqu'elles sont nationales, le gouvernement fédéral peut peut-être intervenir, mais lorsqu'elles ne concernent qu'une seule province, il faut que celle-ci ait les pouvoirs requis pour réagir.

M. Benjamin: Mais les provinces n'ont-elles pas déjà ce pouvoir, si elles décident de l'utiliser? N'ont-elles pas la possibilité d'imposer des restrictions ou des règlements aux camionneurs américains qui équivaldraient à ce que fait l'état de New York?

M. Alary: Oui, mais ce n'est pas nécessairement facile à mettre en place.

M. Benjamin: Oui. A mon avis, un des risques que vous courez, c'est de vous faire du tort en essayant de rendre la pareille aux camionneurs américains. La taxe imposée aux exploitants de véhicules lourds aux États-Unis... les camionneurs américains sont bien obligés de la payer. Les camionneurs canadiens seront maintenant contraints d'en faire autant s'il est passé outre au veto du Président, encore que je crois qu'il a décidé, hier, de ne pas imposer son veto à ce projet de loi.

Cela signifierait que si vous prenez ici une mesure équivalente à l'égard des camionneurs des États-Unis, c'est-à-dire une taxe sur les utilisateurs de véhicules, vous seriez obligés de l'imposer à toutes les compagnies de camionnage, canadiennes aussi bien qu'américaines, autrement, je crois que les tribunaux vous donneraient tort. Les camionneurs canadiens risquent donc d'être aussi frappés par une telle taxe. Avez-vous étudié d'autres mesures possibles? Celle-ci ferait autant de tort, ou plus, à nos propres camionneurs, qu'aux Américains.

M. Alary: Nous proposons que la taxe d'utilisation soit calculée au prorata au lieu d'être un montant fixe. Nous ne refusons pas de payer ce que nous devons payer, mais nous ne sommes plus d'accord, lorsque la mesure est discriminatoire à notre égard. Si nous utilisons un camion aux États-Unis et que nous payons la taxe au prorata du kilométrage, pas d'objection. Mais s'ils nous imposent une taxe fixe, nous sommes désavantagés, et c'est là où ne sommes plus d'accord avec eux. Il en va de même pour l'autre taxe. S'ils l'imposent de la manière dont ils sont

[Text]

But right now they discriminate. They use that as a way to discriminate against us: they impose more tax than they impose on their own carriers. That is why we disagree. That is why we need something to react to them.

Mr. Benjamin: I understand that last year the American federal authority imposed a tax crossing the border—

Mr. Alary: Yes, for customs.

Mr. Benjamin: —a couple of dollars a trip.

Mr. Alary: It is \$5 per trip.

Mr. Benjamin: It is \$5 a trip, up to a maximum of \$100, is it?

Mr. Alary: Yes.

Mr. Benjamin: Have you any estimate of what that would cost the Trucking Association of Quebec Inc. in total, or what the Canadian truckers as whole have to pay? This would be an area where the federal government, not the provinces, could act. Do you think they should?

Mr. Alary: We do not have a number of how much it costs for all the trucking industry. That is a new tax too. But when they imposed that tax on the carrier we were not necessarily in disagreement with that, because everybody is affected in the same way. Five dollars a trip is not \$300 per year, or something like that. It has less effect than to have a fixed amount for a year. We pay that, and we have no choice. In the end it is the customer who is paying that. But for sure, every time the Americans see the Candians have some advantage to take a market, they do something to hurt us. That is the name of the game, and we want to be able to do the same.

Mr. Benjamin: The American truckers coming into Canada, do they pay that same tax of \$5 a vehicle?

Mr. Alary: Yes.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I was very interested in one of your answers to the Hon. Mr. Ouellet when you mentioned that some parts of the safety code would be common to all provinces. There have been some comments that before any part of deregulation comes into effect the entire safety code should be intact. Well, if you waited for that, you might wait a lifetime.

For instance, the maritime provinces, their curves are not made to handle the length of trucks we operate between Quebec and British Columbia. Their sight distance on their hills is not nearly what it is on the prairie provinces or in central Canada. Their weight limits on the Trans-Canada Highway are supposed to be the

[Translation]

censés le faire, pas d'objection. Mais en ce moment, ils pratiquent la discrimination. Ils font de cette taxe une mesure discriminatoire à notre égard: elle est plus lourde pour nous que pour leurs propres transporteurs. Voilà pourquoi nous ne sommes pas d'accord. Voilà pourquoi nous avons besoin de quelque chose pour réagir contre eux.

M. Benjamin: Je crois comprendre que, l'an dernier, les autorités fédérales américaines ont imposé une taxe au passage de la frontière. . .

M. Alary: Oui, pour les douanes.

M. Benjamin: . . . de deux dollars par voyage.

M. Alary: C'est 5\$ par voyage.

M. Benjamin: Cinq dollars par voyage, avec un maximum de 100\$, n'est-ce pas?

M. Alary: Oui.

M. Benjamin: Avez-vous une idée de ce que cela coûterait à l'Association du camionnage du Québec, Inc. au total, ou de ce que les camionneurs canadiens ont à payer globalement? C'est là un domaine dans lequel c'est le gouvernement fédéral, et non les provinces, qui pourrait agir. Pensez-vous qu'il devrait le faire?

M. Alary: Nous ne savons pas combien cela coûte à l'ensemble de l'industrie du camionnage. Cette taxe est nouvelle, également. Nous n'étions pas nécessairement en désaccord lorsque les Américains ont imposé cette taxe, car tout le monde est également touché par elle. Cinq dollars par voyage ne représente pas 300\$ par an, ou quelque chose d'approchant. L'effet est moins sensible que lorsqu'il y a un montant annuel fixe. Nous n'avons d'autres choix que de le payer. En fin de compte, c'est le client qui fait les frais. Mais il est certain que chaque fois que les Américains s'aperçoivent que les Canadiens ont des chances de s'imposer sur un marché, ils font quelque chose pour nous nuire. C'est la règle du jeu, et nous voudrions pouvoir en faire autant.

M. Benjamin: Les camionneurs américains qui viennent au Canada paient-ils la même taxe de 5\$ par véhicule?

M. Alary: Oui.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'ai été très frappé par une de vos réponses à l'honorable M. Ouellet, dans laquelle vous avez dit que certaines parties du Code de sécurité devraient être communes à toutes les provinces. Certains ont déjà fait valoir qu'avant même que la réglementation n'entre en vigueur, il faudrait un code complet de sécurité. A mon avis, si vous attendez cela, vous risquez d'attendre jusqu'à votre mort.

Par exemple, dans les provinces Maritimes, les courbes des routes ne sont pas faites pour la longueur des camions que nous exploitons entre le Québec et la Colombie-Britannique. La distance de visibilité dans leurs collines est loin d'être ce qu'elle est dans les provinces des Prairies ou dans le centre du Canada. Les limites de poids sur la

[Texte]

same, based at 18,000 pound axle loading. But until those other things come up, that would stop the thing from ever coming into effect.

I was interested in what you said, that some things have to be common. For instance, the regulations involving the driver are very important; the regulations involving the vehicle, to the extent you can do it; the regulations involving the road, to the extent you can do it. But not completely, because eventually we are going to have a highway system in Canada that can handle the biggest trucks, the longest trucks, and so on, equal to any place else in the world.

Another thing that has to be common is the enforcement. Now, we have vehicles operating between British Columbia and Quebec today without any difficulty, going through every one of the provinces, so I was very interested in what you said, that a common standard should be in effect before deregulation. I think much of that is in effect now. Do you have any comments on that?

• 1015

Mr. Alary: That is why we do not agree with you when you say that a lot of them are in effect now. Maybe they are in the legislation or they are on the way to be in the legislation, but nobody polices it. If we go over the number of hours of service, then maybe a common carrier that does interprovincial or international business is affected by the number of hours of service. If you have private truckers or an owner-operator, you are not affected with that, because that comes under the labour law and we are the only ones affected. If we go over the mechanical inspection, it is not applied all across Canada. It will just start this year in Quebec and some other provinces.

If we talk about the drivers' licence, you can have right now 10 or 15, or maybe 40 licences for the same guy and nothing is done. That is why we asked to have something done about specific things—mechanical defects and quality of drivers. We should have that implemented as a minimum standard and have that placed in Bill C-19; and Bill C-19 will not be in effect before that is in place and all across Canada. And after that, if we have some other specifics regarding the weight or the dimension—all those kinds of safety proposals—every province can do it maybe within four or five years.

Mr. Taylor: I agree with that. In the first place, I think we have to make sure that the enforcement is going to be the same in Alberta as it is in Quebec, the same in B.C. as it is in Saskatchewan, and so on. I think that is going to be very, very important, because we are going to be a nation, not 10 separate states.

[Traduction]

transcanadienne sont censées être les mêmes, soit 18,000 livres de charge par essieu. Mais tant que les autres questions n'auront pas été réglées, cela ne pourra jamais entrer en vigueur.

Cela m'a intéressé que vous disiez que certaines choses devraient être communes. Par exemple, les règlements concernant le conducteur sont très importants. Les règlements concernant le véhicule, dans la mesure du possible; les règlements concernant la route, dans la mesure du possible. Mais pas complètement, car nous finirons par avoir un réseau d'autoroutes au Canada, capable d'être utilisé par les plus gros et les plus longs des camions, et qui sera égal à n'importe quel autre au monde.

Il y a une autre chose qui doit absolument être commune, c'est la mise en vigueur des règlements. Nous avons aujourd'hui des véhicules qui roulent entre la Colombie-Britannique et le Québec et qui traversent toutes les provinces sans aucune difficulté; c'est pourquoi j'ai trouvé très intéressant que vous disiez qu'une norme commune devrait être en vigueur avant le début de la déréglementation. A mon avis, c'est déjà le cas, dans une large mesure. Qu'en pensez-vous?

M. Alary: C'est pourquoi nous ne sommes pas d'accord avec vous lorsque vous dites que beaucoup de ces règlements sont actuellement en vigueur. Ils existent peut-être dans la loi ou sont sur le point d'y figurer, mais personne ne les met en vigueur. Le transporteur interprovincial ou international ordinaire est peut-être touché par le règlement concernant le dépassement du nombre d'heures de service. Les camionneurs privés ou les propriétaires exploitants ne sont pas touchés du tout, car ce règlement relève du droit du travail et nous sommes donc les seuls à y être soumis. Quant aux inspections mécaniques, elles ne sont pas imposées dans tout le Canada. Elles le seront pour la première fois cette année au Québec et dans certaines autres provinces.

Quant aux permis de conduire, nous en avons actuellement 10 ou 15, ou peut-être même 40 pour la même personne, et rien n'est fait pour y remédier. C'est pourquoi nous avons demandé qu'on prenne des dispositions dans des domaines déterminés. . . Celui des défauts mécaniques et celui de la qualité des conducteurs. Nous voudrions qu'on établisse une norme minimale dans ce domaine et qu'on l'intègre au projet de loi C-19, et que celui-ci n'entre pas en vigueur avant que tout soit mis en place dans l'ensemble du Canada. Pour le reste, qu'il s'agisse du poids ou des dimensions, et de toutes les autres propositions en matière de sécurité, ce sont des mesures qui pourraient être adoptées par chaque province dans les quatre ou cinq années à venir.

M. Taylor: Je suis d'accord. Il faut, pour commencer, que nous nous assurions que les règlements soient appliqués de la même manière en Alberta qu'au Québec, en Colombie-Britannique qu'en Saskatchewan, etc. Cela me paraît extrêmement important si nous voulons être une véritable nation au lieu de 10 États distincts.

[Text]

One other item today that is not emphasized in the provinces—and maybe there is not the same need—is the hours of driving. We do not want our truckers to have to take drugs and wake-up pills to stay awake. Maybe we will have to go back to the log, where the driver gives the point that he started, so that anybody along the way can stop and look at the log and say you have been operating 14 hours already; it is time you had some sleep. That is better than having someone operate 20, 24 hours with the use of drugs. I think that is very important too. So I agree with your comments and I think that is a very excellent contribution to the—

Mr. Alary: I would like to give you an example. I read an article last week where a mother said that sonny drives 3,000 miles and more per week. To do that he would have to work 100 hours, and that was the broker of the month. That is proof that we have a real problem there.

Mr. Taylor: Yes. If a company is saying to a driver you have to drive 20 hours a day, the company should be prosecuted.

Ms Pelletier: I would like to mention something. The one that we were talking about it is an owner-operator, which means a broker, or what they call in the States a gypsy. He is an individual who has a truck, a big rig, and he is working and trying to make as much money as he can, but for that he is paid on a mileage basis, so he has to drive longer hours to perform longer mileage. We are really pro-security, and I think our brief can also be summarized as saying let us try to avoid the mistakes made by someone else. They have the same problems in the States.

There was an article in *Fortune* on March 30 entitled *The Scandal of Killer Trucks*. You should read it, because the security aspect is one of prime importance. As long as we go only on the mechanical aspect of the trucks—the one-driver licence, not a guy with 10 drivers permits throughout Canada. . . One is issued because he lost it because of an accident or something else, then he refers to his Quebec licence, and after that it will be his New Brunswick driver's licence. There are some concerns about that and that must be in place before we open the door to deregulation.

• 1020

Mr. Taylor: I think we have to make sure that we are much more anxious for the broker to go broke than the driver to become a corpse.

M. Alary: Il y a un point sur lequel on n'a pas mis beaucoup l'accent et qui est très important pour nous.

[Translation]

Autre question à laquelle on n'accorde pas suffisamment d'importance dans les provinces—où le besoin ne se fait peut-être pas sentir autant—celui des heures de conduite. Nous ne voulons pas que nos chauffeurs de camions soient obligés de se droguer et de prendre des stimulants pour rester éveillés. Nous serons peut-être obligés de revenir au carnet de route, dans lequel le conducteur inscrit son point de départ, de manière à ce qu'on puisse l'arrêter n'importe où en cours de route, jeter un coup d'oeil au carnet de bord, et lui dire, cela fait 14 heures que tu conduis; il est grand temps que tu dormes un peu. Cela vaut mieux que d'avoir quelqu'un qui conduit 20 ou 24 heures en se tenant éveillé grâce à des drogues. Cela me paraît également très important. Je suis donc d'accord avec vos observations et estime que vous avez apporté d'excellents éléments d'information à. . .

M. Alary: Permettez-moi de vous donner un exemple. La semaine dernière, j'ai lu un article dans lequel une mère disait que son fils conduit un minimum de 3,000 milles par semaine. Cela représente 100 heures de travail et il s'agissait du record du mois chez les agents de fret routier. Cela prouve bien que nous avons là un sérieux problème.

M. Taylor: Oui. Si une entreprise dit à un chauffeur qu'il faut qu'il conduise 20 heures par jour, elle devrait être poursuivie.

Mme Pelletier: Permettez-moi d'ajouter une remarque. La personne dont nous parlons est un propriétaire exploitant, ce qui signifie un agent de fret routier, ou ce que, aux Etats-Unis, on appelle un transporteur hors la loi. C'est un particulier qui a un gros camion et qui essaie de gagner autant d'argent que possible, mais comme il est payé au kilomètre, il doit passer plus d'heures au volant pour faire de plus longs parcours. Nous sommes vraiment partisans de la sécurité, et je crois que l'on peut résumer notre mémoire en disant ceci: Essayons d'éviter les erreurs commises par quelqu'un d'autre. Les mêmes problèmes existent aux Etats-Unis.

Dans le numéro du 30 mars de *Fortune*, il y avait un article intitulé *The Scandal of Killer Trucks*. Vous devriez le lire car l'élément sécurité y joue un rôle extrêmement important. Tant que nous ne nous occuperons que du côté mécanique des camions—le permis unique, et non le type qui a dix permis de conduire qui couvrent tout le Canada. . . Quand il en a perdu un à cause d'un accident ou d'autre chose, il se rabat sur son permis du Québec, et après cela, sur son permis du Nouveau-Brunswick. C'est inquiétant et il faudrait que des mesures soient prises dans ce domaine avant que nous n'ouvrions la porte à la déréglementation.

M. Taylor: Il faut que nous soyons bien certains que ce que nous préférons, c'est que le courtier perde son courtage plutôt que le chauffeur n'y laisse sa peau.

Mr. Alary: There is a point that has not been sufficiently emphasized and that is most important for us.

[Texte]

Dans notre mémoire, on recommande au gouvernement de prévoir dans la Loi nationale sur les transports un mécanisme contre la prise de marché au moyen de la discrimination par les prix. On nous a souvent répondu que la nouvelle Loi sur la concurrence pouvait nous venir en aide dans ces cas-là. Nous pensons que ce mécanisme devrait être prévu dans la Loi sur les transports parce qu'avoir recours à la Loi sur la concurrence, c'est comme prendre une bombe atomique pour tuer une mouche. Avant de prendre une bombe atomique pour tuer une mouche, on va y penser longtemps.

On n'est pas sûrs que cette commission-là aura l'expertise nécessaire au niveau des transports. C'est pour cela qu'on insiste pour que ce mécanisme soit prévu dans la Loi sur les transports et non pas dans la Loi sur la concurrence.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I have a quick supplementary, please? Concerning many of the things you mentioned about reliability, stability and what not of trucks, do you think the fitness test or the criteria for it should be defined in the legislation? What do you think constitutes fitness, whether it is financial or anything else?

Mr. Alary: From our point of view, we think that fitness is financial, the knowledge of the company, the availability of the equipment, the knowledge of the driver, safety, insurance, and those kinds of criteria.

Mr. Benjamin: Do you think it should be in the bill?

Mr. Alary: In the bill or—

Ms Pelletier: Or to leave to the province to determine and to define it.

Mr. Alary: No, but I think we have to define that.

Mr. Benjamin: But then you would have 10 different fitness tests.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Madame Pelletier, monsieur Alary, nous vous remercions beaucoup pour votre témoignage.

Mme Pelletier: C'est nous qui vous remercions.

Le vice-président: Nos prochains témoins seront les représentants de l'Association canadienne des avocats en transport, M. François Rouette et M. David Gruchy.

I would remind members of the committee that the same association appeared before us in Halifax. You have somewhere in your luggage, I guess, the copy of the English brief, and I assume we will get similar testimony.

Gentlemen, welcome to the committee. If you can restrain your remarks and save the time, then we will get into questions.

[Traduction]

Our brief urges the government to include in the National Transportation Act a mechanism that will preclude cornering of the market through price discrimination. We have often been told that the new Competition Act could help us in these situations. We think that this mechanism could be incorporated in the Transportation Act because using the Competition Legislation is tantamount to crushing a fly with an atom bomb. Before resorting to an atom bomb, you would be well advised to give it a lot of thought.

We are not sure that this commission will have the required competence in the area of transportation. This is the reason why we urge that this mechanism be included in the Transportation Act rather than in the Competition Act.

M. Benjamin: Monsieur le président, pourrais-je poser une brève question supplémentaire? Pour revenir à tout ce que vous avez dit à propos de la fiabilité, de la stabilité, etc., des camionneurs, pensez-vous que le test de compétence ou les critères imposés devraient être définis dans la loi? À votre avis, que signifie l'aptitude ou la compétence, sur le plan financier ou autrement?

M. Alary: De notre point de vue, il s'agit de la situation financière de l'entreprise, de ses connaissances, de la disponibilité du matériel, des connaissances du chauffeur, de la sécurité, de l'assurance, et d'autres critères du même genre.

M. Benjamin: Cela devrait-il être prévu dans le projet de loi?

M. Alary: Dans le projet de loi ou. . .

Mme Pelletier: Ou il faudrait laisser à la province le choix de le définir.

M. Alary: Non, mais je crois que c'est quelque chose qu'il faut que nous définissions.

M. Benjamin: Mais vous auriez alors 10 façons différentes de définir ce que signifie «être compétent».

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Ms Pelletier, Mr. Alary, thank you very much for your presentation.

Ms Pelletier: We thank you.

The Vice-Chairman: Our next witnesses are the representatives of the *Association canadienne des avocats en transport*, Mr. François Rouette and Mr. David Gruchy.

Je me permets de rappeler aux membres du comité que cette association a déjà comparu devant nous à Halifax. J'imagine que vous avez quelque part dans vos bagages une copie du mémoire en anglais, et je suppose que le témoignage sera analogue au précédent.

Messieurs, soyez les bienvenus. Si vous pouvez limiter vos remarques pour gagner du temps, nous pourrions rapidement passer aux questions.

[Text]

M. François Rouette (avocat, président de l'Association canadienne des avocats en transport): Merci beaucoup. Je tiens d'abord à remercier le Comité de bien vouloir nous recevoir aujourd'hui. Comme vous l'avez dit, une section de notre Association canadienne a pu se faire entendre à Halifax, le 31 mars. Ce sont nos directeurs régionaux qui, à ce moment-là, ont comparu devant vous. Je dois vous dire que nous étions convaincus que nous partagions les mêmes vues, mais que nous avons vu jusqu'à quel point c'était le cas lorsque j'ai reçu copie du mémoire qu'ils avaient préparé et que je l'ai comparé à celui que je vous avais envoyé le 17 mars. Nous avons vu que nous traitons essentiellement les mêmes sujets à peu près de la même manière.

J'ai fait parvenir le 17 mars une version anglaise du texte. Je vous remis ce matin la version française de ce texte-là. La seule différence que je vois entre le texte qui a été présenté à Halifax et celui que je m'appête à vous présenter, c'est que dans le texte présenté à Halifax, on disait que l'Association comptait 125 membres alors que dans mon texte, je prétends qu'on en a 150. En tant que président, j'ai sans doute les derniers chiffres. C'est pour cela qu'il y a une disparité. Il s'agit peut-être de cotisations recueillies à la dernière minute de gens qui se sont trouvés des intérêts dans le domaine.

• 1025

La première chose que nous avons signalée dans notre mémoire et à laquelle nous tenons énormément, c'est qu'en tant que praticiens, nous avons constaté, au cours des années, que ce qui rendait très difficile l'exercice du système prévu à l'heure actuelle, c'était l'absence d'uniformité dans les différentes provinces quant aux différentes normes qui devaient s'appliquer lorsque quelqu'un devait déposer une demande de permis. Quels étaient les critères? Quels étaient les types de formulaires? Quels étaient les renseignements qu'on devait fournir?

D'ailleurs, le *memorandum of understanding* du 27 février 1985 s'attardait à la question de l'absence d'uniformité. Pourtant, dans le projet de loi C-19, on ne retrouve absolument pas de dispositions qui nous permettent de croire que ce problème va être résolu au niveau national. On laisse encore à l'ensemble des provinces, à l'intérieur de leur réglementation, la possibilité d'administrer la façon dont les renseignements devront être transmis, la façon dont les formulaires devront être remplis et les documents qui devront être assignés. Vous n'avez pas idée jusqu'à quel point cela peut constituer un irritant majeur.

Vous pourriez nous répondre que plus ce sera compliqué, plus cela fera notre affaire en tant qu'avocats. C'est absolument faux. Notre premier rôle, dans ce cas-là, est de nous assurer que notre client obtienne ce dont il a besoin dans les meilleurs délais possibles. On est confrontés à une machine d'une lourdeur épouvantable et, pourtant, le projet de loi C-19 ne s'attarde pas à cet élément-là.

Un autre élément que nous soulevons et qui a également été soulevé à Halifax est la complexité extrême

[Translation]

Mr. François Rouette (Lawyer, President of l'Association canadienne des avocats en transport): Thank you very much. I first want to thank the committee for hearing us today. As you mentioned, a Chapter of our Canadian Association was heard in Halifax, on March 31. At that time, you heard our regional directors. I must tell you that we were convinced that we share the same views. This was made even more obvious when I received a copy of their brief and I compared it to the one I sent you on March 17. We then realized that we had adopted practically the same approach to deal with practically the same subjects.

I sent you an English version of our brief on March 17. This morning, I submitted the French version of the document. The only difference I can see between the document that was submitted in Halifax and the one I am about to outline is that in the former we said that our Association had 125 members while in my own brief I state that we have a membership of 150. As President, I undoubtedly have the latest figures. That is the reason for this difference. There may be contributions made at the last minute by people who discovered they had an interest in the issue.

The first thing we pointed out in our brief, and which we consider to be of enormous importance, is that we, as practitioners, have noted in recent years that what has made it difficult to use the current system is the total lack of uniformity from one province to the next with respect to the standards that apply when someone files a licence application. What are the criteria? What types of forms are to be used? And what kind of information is expected to be supplied?

Indeed, the Memorandum of Understanding signed on February 27, 1985, addressed this lack of uniformity. And yet, in Bill C-19, there are no provisions whatsoever that would allow us to conclude that the problem will be solved at the national level. Once again, we are leaving it up to the provinces, within their own regulatory framework, to administer the way in which information will be put on file, that forms will be filled out and to decide which documents will have to be provided. You have no idea just what a major irritant this can be.

I suppose you could reply that the more complicated the process is, the happier we, as lawyers, will be. But that is absolutely false. Our primary role, in this particular situation, is to ensure that our client gets what he needs as quickly as possible. We are being forced to deal with an incredibly awkward and onerous bureaucratic process, and yet Bill C-19 does not even address that issue.

Another point we wish to raise, and which has already been raised in Halifax, relates to the excessively complex

[Texte]

du langage utilisé dans le projet de loi C-19. Je dois vous dire que de mémoire d'avocat—je n'ai pas nécessairement beaucoup d'expérience, mais cela fait déjà douze ans que je pratique—je n'ai jamais vu un texte, outre la Loi de l'impôt sur le revenu, d'une complexité aussi grande. Pour lire ce texte-là, il faut véritablement avoir des qualités de gymnaste, en ce sens qu'il faut partir d'un alinéa pour se référer à un autre paragraphe, sauter à un autre article et revenir un peu plus tôt dans le texte, pour finalement penser qu'on a compris quelque chose, mais sans en être absolument certain.

Dans le contexte actuel, il y aura un ensemble de commissions, avec des visées différentes, des formations différentes et, souvent même, des cultures un peu différentes, qui auront à apprécier et à analyser ce texte-là. Je vous dis que cela va entraîner des interprétations totalement contradictoires d'un bout à l'autre du pays, parce que le germe de la contradiction est semé dans le texte de la façon dont il est rédigé à l'heure actuelle.

Le troisième élément, dont ont aussi parlé les intervenants qui nous ont précédés, est celui du test de compétence ou d'aptitude—le *fitness test*. Nous aussi, nous sommes convaincus que de la façon dont le texte est actuellement rédigé, tout le mécanisme du renversement du fardeau de la preuve n'a aucune espèce d'utilité.

Nous sommes allés plus loin, à l'Association, pour tenter de voir si ce mécanisme était utilisable. Nous avons mis sur pied un faux procès à Toronto, en décembre 1985. Les critères que l'on retrouve dans le projet de loi C-19 avaient été publiés à ce moment-là. Le président de la Commission des transports du Manitoba, M. Norquay, agissait comme président de cette commission factice. Au cours de ce procès, on a constaté qu'il était absolument impossible de prouver ce qu'on nous demandait de prouver. Les avocats savent bien d'ailleurs qu'il est impossible de prouver quelque chose par la négative.

À toutes fins pratiques, c'est ce qu'on nous demande: prouver qu'une chose n'existe pas, prouver qu'un besoin n'existe pas. Je peux toujours prouver l'existence d'un besoin, mais je suis incapable de prouver qu'il n'existe pas. De plus, on s'est aperçu que la seule façon de faire cette preuve-là, ou de tenter de faire cette preuve-là, serait d'avoir recours à une expertise extraordinairement difficile à obtenir, qui serait basée sur une foule de statistiques et qui serait par conséquent fort onéreuse.

Donc, c'est absolument illusoire. Je suis entièrement d'accord avec M. Alary lorsqu'il dit que ce qui prend deux heures devant la Commission des transports du Québec aujourd'hui, prendrait deux semaines, et que le résultat serait connu à l'avance.

• 1030

Donc, d'un point de vue purement pratique, je sais très bien que si le projet de loi était adopté dans sa forme actuelle et que certains de mes clients devaient me demander s'ils doivent s'opposer à telle demande, je leur dirais: Non; il vaut mieux que vous investissiez votre

[Traduction]

language used in Bill C-19. I must say that since I have been a lawyer—I do not have a great deal of experience, although I have been practising for 12 years now—I have never before seen a piece of legislation, other than the Income Tax Act, as complex as this one is. Reading it requires that one be capable of real mental gymnastics, in the sense that you have to interrupt your reading of one paragraph to refer to some other subclause, then skip over to a completely different clause, and then go back to a part of the bill you had already read before you finally think you may have understood what it is all about—and even then, you are not absolutely sure.

In the current context, there is likely to be a whole group of commissions, each with different purposes, different members, and often perhaps even slightly different cultures, all analyzing this piece of legislation. I can tell you now it will lead to totally contradictory interpretations across the country, because this bill, as currently drafted, is already shot with contradictions.

The third aspect, which the previous witnesses also discussed, relates to the fitness test. We, too, strongly feel that as the bill is currently drafted, the mechanism for reversing the burden of proof is utterly useless.

Indeed, the association went even further in order to determine whether this mechanism was of any use or not. In December of 1985, we set up a fake trial in Toronto. The criteria now included in Bill C-19 had already been made public at that time. The chairman of the Manitoba Transport Commission, Mr. Norquay, acted as chairman of this fake commission. During the trial, we realized that it was absolutely impossible to prove what we were being asked to prove. In any case, lawyers are well aware that it is impossible to prove something negatively.

And yet, that is basically what we are being asked to do: to prove that something does not exist, that a need does not exist. I can always prove that a need does exist, but I am incapable of proving that it does not. Moreover, we realize that the only way to prove something like that, or to attempt to prove it, would be to have recourse to expertise which is extremely difficult to obtain, based on a great many statistics, and consequently, extremely expensive.

So it is all really nothing but an illusion. I completely agree with Mr. Alary when he says that what requires two hours before the Quebec Transport Commission today would henceforth take two weeks, and that the outcome would be known in advance.

So, from a purely practical point of view, I know that if the bill were to be passed in its current form, and if some of my clients asked me whether or not they should oppose a particular application, I would say: no; you would be better off investing your money elsewhere, rather than

[Text]

argent autrement qu'en me payant mes honoraires. Même s'il me fait plaisir de recueillir des honoraires, mon premier devoir est de conseiller à mon client la meilleure façon de s'en sauver.

Donc, dans les circonstances, je considère le processus totalement illusoire. Par ailleurs, il y a eu effectivement une tentative de définition du *fitness test* qui a été faite par un groupe de travail du CCMTA. Ce groupe de travail est arrivé à des conclusions. Nous avons reçu ce rapport au mois de mai de l'année dernière, lorsque nous avons rencontré le CCMTA à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Il a été déposé, je pense, en mars 1986.

Ce rapport prévoit qu'il y a six éléments dont on devra tenir compte dans le *fitness test* et quatre éléments dont on ne tiendra pas compte. On veut l'identification complète du requérant, la connaissance du code national de sécurité, auquel on reviendra, et de la réglementation sur les matières dangereuses, l'inspection des véhicules, etc. Mais, parmi les points qu'on ne retient pas du tout, il y a le dépôt d'un plan d'opération et d'un plan financier de la part du requérant.

On vous soumet l'argument suivant. Alors que le paragraphe 7(6) prévoit que l'opposant doit tenter de démontrer que cela pourrait avoir un effet négatif sur l'emploi, comment peut-on faire cette preuve si on ne demande pas au requérant de déposer un plan opérationnel ou un plan de financement? On n'aura même pas les renseignements qui nous permettraient d'exercer les droits illusoire, par ailleurs, que nous donne le texte. Une fois de plus, on a l'impression qu'on tourne en rond et que ce sont simplement des mots qui n'aboutissent à rien.

Le paragraphe 7(6) du le projet de loi C-19 a trait de l'impossibilité d'imposer des termes, conditions et restrictions à un permis après 1991. La terminologie utilisée dans ce paragraphe nous laisse entrevoir trois possibilités. Il peut s'agir de termes, conditions et restrictions qu'une personne doit rencontrer avant qu'on lui émette une licence. Alors on lui dira qu'à partir de 1991, elle n'aura plus besoin de rencontrer ces termes, conditions ou restrictions. Ou encore, est-ce que cela vise les termes, conditions et restrictions quant aux routes, quant aux territoires, quant aux biens transportés ou quant à l'équipement utilisé? Ou encore, étant donné qu'on prévoit que l'entreprise extraprovinciale devra être traitée de la même façon que l'entreprise de camionnage locale, est-ce que cela veut dire que les provinces se trouvent à perdre le droit, par le paragraphe 7(6), d'imposer des restrictions et des conditions particulières?

Le texte, tel qu'il est rédigé, va complètement à l'encontre de ce qui était dans l'entente du 27 février 1985, où on prévoyait spécifiquement que le texte ne devait pas atteindre les compétences provinciales dans l'exercice de leur juridiction pour le transport intraprovincial.

Finalement, il y a la question du Code national de sécurité. Nous sommes on ne peut plus sur la même longueur d'ondes que l'Association du camionnage du

[Translation]

spending it on my fees. Even though I am very pleased to receive those fees, my first duty is to provide the best possible advice to my client.

Under the circumstances, therefore, I consider the entire process to be completely illusory. Furthermore, an attempt to define "fitness test" was made by a task force of the CCMTA. This task force reached certain conclusions. We received its report in May of last year, when we met with the CCMTA in Saint John, New Brunswick. I believe it was tabled in March of 1986.

The report projects that six aspects would be considered with respect to the fitness test, while four others would not. The following would be required of the applicant: complete identification, knowledge of national safety regulations, which we will come back to later, knowledge of regulations regarding dangerous substances, vehicle inspection, etc. Those that will not be considered at all include the tabling of an operational plan and a financial plan by the applicant.

We would like to make the following arguments in this respect. Although subclause 7(6) provides that the opponent be required to prove that there will be a negative effect on jobs, how can one provide proof of this nature if the applicant is not required to table either an operational plan or a financing plan? We will not even be in a position to get the kind of information we would need to exercise the rights, however illusory, that the legislation confers on us. Once again, we feel as though we are just going around in circles and that these are nothing but words with no real meaning or impact.

Subclause 7(6) of Bill C-19 refers to the fact that no terms, conditions or restrictions will be imposed with respect to a license after 1991. The language used in this clause suggests three possibilities to us. They may be terms, conditions, and restrictions that a potential license holder will have to meet before he is issued a license. Consequently, he will be told that after 1991, he will no longer have to meet those terms, conditions or restrictions. Or are we in fact referring to terms, conditions and restrictions with respect to highways, territory, the kinds of goods being shipped or the equipment used? Or, since the legislation provides that an extra provincial truck undertaking will be treated exactly the same way a local truck undertaking is, does it mean that the provinces will lose their right to impose certain restrictions or conditions under subclause 7(6)?

The bill, as presently drafted, runs completely counter to the agreement reached on February 27, 1985, which specifically stated that the legislation would not in any way interfere with provincial authorities' jurisdiction over interprovincial transport.

Finally, there is the question of the national safety code. We could not agree more with the Quebec Trucking Association as far as this is concerned. In fact, our

[Texte]

Québec à cet égard. Nous sommes tellement sur la même longueur d'ondes que je n'ai pas pu m'empêcher de sourire lorsque Mme Pelletier a fait allusion à l'article de *Fortune*, article que je vous ai apporté, moi aussi. Dans cet article, qui s'appelle *The Scandal of Killer Trucks*, sous la rubrique *Politics and Policy* du *Fortune* du 30 mars, on constate l'état de détérioration criant dans lequel se trouve l'industrie du camionnage aux États-Unis en ce qui concerne la sécurité. Il y a environ un mois, je crois, il y a eu un reportage d'une quinzaine de minutes à *60 Minutes*. Mike Wallace, à sa façon habituelle, était allé chercher une foule de renseignements passablement effrayants, d'autant plus effrayants qu'ils étaient vrais.

Dans l'article en question, on retrouve le texte suivant:

Congress, seeking to counter some trucking problems it unintentionally created, passed legislation last year to better police drivers.

Est-ce que vous allez pouvoir dire que vous avez créé des problèmes de façon non intentionnelle si le Code national de sécurité n'est pas, non seulement adopté, mais mis en application pendant une certaine période pour permettre le rodage? À l'heure actuelle, les critères à l'entrée constituent une barrière sérieuse et certaine pour plusieurs entreprises *fly-by-night* qui, n'ayant pas le courage de tenter de franchir les obstacles que constituent les critères d'admission à l'entrée, ne s'y risquent pas.

• 1035

En tant qu'avocat, j'ai vécu des histoires d'horreur véritables. Je m'occupe de la responsabilité de transporteurs, entre autres choses. J'ai vécu cette histoire dans certains domaines où, du jour au lendemain, il y a eu une forme de déréglementation. Je pense par exemple au transport par autobus d'écoliers.

• 1040

À un moment donné, les commissions scolaires ont commencé à accorder, au moyen de subventions, des contrats à des transporteurs scolaires. Cela ne nécessitait aucun permis. Toute personne pouvait s'improviser du jour au lendemain transporteur scolaire. Un système d'appel d'offres avait été établi, et le plus bas soumissionnaire réussissait à obtenir le contrat pour une série de circuits.

En 1977, alors que nous représentions deux commissions scolaires, nous avons réussi à faire annuler ces contrats-là en démontrant que le transporteur qui détenait pour au-delà d'un million de dollars de contrats, lors d'une vérification de ses 42 autobus, s'était fait retirer les plaques de 23 de ses autobus. Dans 15 cas, il y avait eu des infractions mineures ou majeures et 4 n'avaient pas été jugés en état de continuer à fournir les services. Pourtant, 45 minutes auparavant, il y avait des enfants dans ces autobus-là.

C'est ce que cela donne. Quand le marché n'est absolument pas réglementé, les accidents se multiplient

[Traduction]

agreement is so complete on this particular issue that I could not help smiling when Ms Pelletier referred to the article that appeared in *Fortune*—which I, too, brought with me. The article, entitled *The Scandal of Killer Trucks* and appears under the *Politics and Policy* section of March 30th issue of the magazine, refers to the flagrant deterioration of the safety situation as it concerns the trucking industry in the United States. About a month ago, I believe, there was a 15-minute report on this on *60 Minutes*. Mike Wallace, in his usual fashion, managed to gather a lot of absolutely horrifying information, all the more horrifying because it was true.

The article states, and I quote:

«Le congrès, qui cherchait à contrer certaines difficultés en matière de camionnage qu'il avait lui-même créées à son insu, a adopté une loi l'an dernier pour mieux surveiller les camionneurs.»

Are you, too, going to be in a position to say that you unintentionally created problems if the national safety code is not only adopted but enforced for a certain period of time in order to gradually iron out the initial problems. As things now stand, admission criteria represent a serious and very definite barrier for fly-by-night enterprises that are not courageous enough even to attempt to surmount the obstacles posed by the admission criteria, and therefore do not even bother.

As a lawyer, I have witnessed some real horror stories. I look after carrier's responsibilities, among other things. And I have experienced this myself in certain areas, where from one day to the next, a sort of deregulation came about. I am thinking in particular of the busing of school children.

At one point, school boards began to give contracts to school bus transportation companies by means of subsidies. No license was required. Anyone could decide overnight to provide school bus transportation. A tender system was set up, and the lowest bidder would end up getting the contract for a number of different routes.

In 1977, when we were representing two school boards, we succeeded in having the contracts declared void by showing that the carrier, who had more than \$1 million worth of contracts, had, based on a check of his 42 buses, lost his license plates for 23 of them. In 15 cases, there had been minor or major offences, and four were not considered to be in adequate condition to provide services. And yet, only 45 minutes before, there had been children sitting in those buses.

That is precisely the kind of thing that happens. When the market is not strictly regulated, accidents become

[Text]

parce que tout le monde diminue la surveillance de son équipement.

Le gouvernement, et même les citoyens ont une responsabilité morale certaine de s'assurer que les effets désastreux prévisibles seront évités. On veut procéder de toute urgence à ce changement au système qui aurait pour effet, semble-t-il, d'améliorer les rapports économiques entre les provinces au niveau du transport routier, ce que je ne remets pas en question, mais je ne comprendrai jamais que l'amélioration économique puisse primer sur la sécurité.

Je vous offre le document que j'ai apporté. Je pense qu'il est d'un grand intérêt et qu'il s'applique avec autant d'actualité que s'il avait été écrit pour le Canada. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Rouette. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je veux remercier Me Rouette pour son intervention qui complète en quelque sorte la présentation de l'Association du camionnage du Québec.

Cela m'amène à vous poser une question assez carrément. Je sais que les fonctionnaires du ministère des Transports se sont fait dire que ce projet de loi C-19 n'avait ni queue ni tête et qu'il devrait être réécrit. Ceux qui ont dit cela ont été très mal accueillis au ministère. Il se sont fait rabrouer. C'était comme si les responsables du ministère venaient de mettre au monde le plus bel enfant de la terre et qu'il ne fallait pas dire quoi que ce soit de mal de ce nouveau-né.

En réalité, les membres de ce Comité ont une responsabilité. Vous nous dites ce matin, et je trouve cela assez important, qu'on ne pourra pas plaider l'innocence si des accidents mortels surviennent sur les routes à la suite de cette déréglementation sauvage. Nous sommes prévenus, nous le savons, nous connaissons l'expérience américaine, et nous devons faire attention.

Est-ce qu'il ne faudrait pas reprendre la rédaction du projet de loi de fond en comble et recommencer avec des critères plus solides et différents ou si vous pensez qu'il y a moyen de modifier le texte de loi actuel?

M. Rouette: Monsieur Ouellet, étant donné que vous avez parlé d'un nouveau-né, je vais vous dire que le nouveau-né a un visage que seule une mère pourrait aimer, parce que dans les circonstances, il s'agit d'un texte qui, selon moi, n'a aucune harmonie. Il devrait être réécrit. Je ne mets pas en question le fond, parce que nous tentons de demeurer neutres. La volonté politique ne nous appartient pas. Mais si cette volonté politique existe toujours, ce n'est pas de cette façon qu'il faut l'exprimer. Je pense que ce texte sert très mal le principe de l'entente du 27 février, qui était une clarification, une simplification.

• 1045

Je me rappellerai toujours un juge qui m'avait dit: Maître Rouette, félicitations; d'un problème complexe,

[Translation]

more and more common, because everybody cuts down on maintenance.

The government, and indeed, the public as well, have the moral responsibility of ensuring that preventable disasters will not occur. There seems to be an urgent desire to change the system because the changes, it would seem, are going to improve the economic relationship between the various provinces in the transportation sector, which I do not doubt, but I will never understand how economic improvement can take precedence over safety.

I will leave with you a copy of the article I brought with me. I think it is most interesting and is just as pertinent here as if it had been written for Canada. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank, Mr. Rouette. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to thank Mr. Rouette for his presentation, which, in a way, complements the presentation of the Quebec Trucking Association.

Allow me to put a rather blunt question to you. I know that officials of the Department of Transport have been told that Bill C-19 did not make any sense whatsoever and that it should be rewritten. The people who made those remarks got a very poor reception by the Department. They were ignored. It was almost as though departmental officials had just given birth to the most beautiful baby ever to adorn the earth and would not tolerate anybody criticizing it.

In fact, the members of this committee have certain responsibilities. You have told us this morning—and I consider this to be a significant point—that we will not be able to plead our innocence if fatal accidents occur on Canadian highways once this ridiculous deregulation has been put in place. We have been warned, and we know it, since we are well aware of what has happened in the United States, and we should be careful.

Do you not think we should simply rewrite the bill from start to finish and begin with different, more solid criteria; or do you think we can amend the current legislation?

Mr. Rouette: Mr. Ouellet, since you refer to the fact that the department considers this bill to be its baby, I would reply that the baby has a face only a mother could love, because as far as I am concerned, this piece of legislation is completely inconsistent. It should be redrafted. I am not questioning the substance, because we are trying to remain neutral. The political will does not rest with us. But if this political will still exists, it should not be expressed in this way. As far as I see it, this piece of legislation runs counter to the principal of the agreement signed on February 27, and which was one of clarification or simplification.

I will never forget what a judge once told me. He said: Congratulations, Mr. Ouellet; you have managed to turn a

[Texte]

vous avez fait un problème incompréhensible. J'ai l'impression que c'est ce qu'on a fait avec le projet de loi C-19. Pour moi, c'est très, très difficile à comprendre, et nous sommes des experts dans le domaine.

M. Ouellet: Je pense qu'on ne peut pas dire cela de vous ce matin. Votre exposé est très clair et limpide. Il se dégage de cette intervention, aussi bien que de celle de l'Association du camionnage du Québec, un message qui devrait nous impressionner.

M. Taylor est probablement le membre de ce Comité ayant le plus d'expérience dans le domaine du transport et il a une très vaste connaissance pratique du domaine du transport, non seulement au niveau provincial, mais aussi au niveau fédéral. Je crois que M. Taylor, comme beaucoup d'entre nous, veut avoir un code national uniforme. D'après vous, avec le projet de loi C-19 tel qu'il est libellé, est-ce que ce code uniforme va exister ou s'il n'y a rien dans le texte qui puisse garantir la mise en place d'un code uniforme au Canada?

M. Rouette: Non seulement il n'y a rien dans le projet de loi, mais il y a même quelque chose de tout à fait contraire. On y prévoit que les provinces, les différentes commissions et les offices provinciaux agiront selon les mêmes termes et conditions que pour les entreprises de camionnage locales. Donc, étant donné qu'on n'a prévu nulle part des dispositions disant «selon des règles de pratique» ou «selon un code uniforme», il faut comprendre que la seule façon dont ces offices provinciaux vont pouvoir fonctionner, ce sera à l'intérieur de leurs propres règles de pratique. L'*Ontario Highway Transport Board* conservera son système, de même que la Commission des transports du Québec. On va avoir un formulaire jaune à remplir à un endroit, un formulaire blanc de 20 pages à un autre. À un endroit, on va avoir besoin de tel document et à un autre endroit, on n'en aura pas besoin. Les choses ne changeront pas.

Prenons l'exemple du dossier d'une demande de transporteur. Les déménageurs ont souvent des permis dans les 10 provinces. Lorsqu'il y a un changement de contrôle dans une entreprise au Québec, à l'heure actuelle, lorsque quelqu'un acquiert des actions d'un autre, il faut aviser toutes les provinces. Le dossier est très épais, strictement pour un changement d'actionnaire. Il y a une section pour chacune des provinces qui ont chacune leur formulaire. Un dossier comme celui-là est très onéreux. Ce serait beaucoup plus simple s'il n'y avait qu'un formulaire, qu'une façon de faire les choses. C'est ce qu'on souhaitait d'ailleurs. On croyait que ce serait le principal avantage du projet de loi. Mais on le regarde de tous les bords et de tous les côtés, et on ne retrouve rien de cela.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet.

Mr. Benjamin: As I said to your colleague in Halifax, it is nice to be able to ask a lawyer for a legal opinion without fee.

[Traduction]

complex problem into a completely incomprehensible one. It is my impression that that is exactly what has been done with Bill C-19. As far as I am concerned, it is extremely difficult to understand, and we are in fact experts in the field.

Mr. Ouellet: I certainly do not think we can say any such thing about your presentation this morning. On the contrary, it was crystal clear. It, like that of the Quebec Trucking Association, conveys a message that we cannot fail to notice.

Mr. Taylor is probably the member of this committee with the most experience in the transportation sector. He has a vast practical knowledge of the transportation sector, not only at the provincial level, but at the federal level as well. I believe Mr. Taylor, like many of us, would like there to be a uniform national code. With the current wording of Bill C-19, do you think we will get uniform regulations in Canada, or do you feel there is nothing in the legislation to guarantee that?

Mr. Rouette: Not only is there nothing in the bill to guarantee that, but there is even something that runs completely counter to it. It is expected that the provinces and various provincial conditions will act according to the same terms and conditions as those that apply to local truck undertakings. So, because it is mentioned nowhere that this will be based on accepted rules of practice or a uniform code, one has no choice but to conclude that the only way these provincial commissions or boards will be able to operate is within the framework of their own rules of practice. The Ontario Highway Transport Board will keep its system, just as the Quebec Transport Commission will. There will be a yellow form to fill out in one place, and a 20-page white one in another. In one area of Canada, you will have to file a particular document, but in another, it will not be required. In other words, nothing will change.

Let us just take the example of a carrier's application. Movers are often licensed in all 10 provinces. As things now stand, when a Quebec undertaking changes hands, or when someone acquires somebody else's shares, all the provinces have to be informed. A tremendous amount of documentation is required, simply because there is a change of shareholder. There is one section for each of the provinces, each of which has its own forms and papers. That kind of file requires a lot of work. It would be much simpler if there were only one form and one way of doing things. That is in fact what we were hoping for. We thought that would be the bill's main asset. But no matter which way we look at it, we cannot find thing in there that would attain that goal.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet.

M. Benjamin: Comme je l'ai dit à votre collègue à Halifax, c'est bien de pouvoir demander une consultation juridique sans avoir à payer des honoraires.

[Text]

The principles the government has advocated in the legislation in both bills is to get government off the backs of the people, so to speak. There would be less regulation, fewer requirements, more freedom of movement. Is it your view that Bill C-19 and Bill C-18 make it more difficult, more complicated, than the present regime? What is in Bill C-19 in fact becomes even more complicated and more regulatory than what we presently have. What is in the bill defeats the principle the government is advocating.

• 1050

Mr. Rouette: Yes, I think we may go as far as saying that as far as certain dispositions, certain provisions of Bill C-19, for example, are concerned. They are supposed to give rights to somebody, rights they may wish or may not wish to exercise. They have those rights, but the tax is so complex, and exercising those rights is so difficult, that it prevents them from exercising those rights. It is like having a parking ticket in Montreal and living in Quebec City. It is going to cost me about \$200 to come to Montreal and defend myself. I might as well pay the ticket even though I am not guilty. This is exactly what Bill C-19 does. We give people rights, but it is so tough to exercise them, according to the act, that they do not have them.

Mr. Benjamin: You mentioned that the law should not impinge on provincial jurisdiction. There is surely no question that the federal government has jurisdiction over interprovincial trucking and international trucking. Do you think the jurisdiction should be defined in the law: the province has jurisdiction over speed and load limits and things pertaining to the use of their roads, but the federal government has jurisdiction over things like safety and inspection and standards of that kind? Do you think that jurisdiction should be defined to avoid litigation when one province disagrees with another province and the fight is on as to who has jurisdiction over what? Do you think they should be spelled out?

Mr. Rouette: I am not so sure it should, because the Constitution of Canada still applies. We must understand that the different powers of the federal and provincial governments derive from the Constitution. What I think should be made sure, though, is that there is complete agreement—not necessarily put into law—between the provinces and the federal government that, as far as interprovincial trucking is concerned, there are certain principles pertaining to provincial jurisdiction applied on a federal basis. This could be the basis of agreements.

I understand there is another memorandum of understanding regarding the National Safety Code which says that everybody is in favour of virtue. This is first the basis of the agreement—that you do not have to make an act out of this. I would be afraid to try to write into a specific act those jurisdictions which are provincial and

[Translation]

En présentant ces deux projets de loi, le gouvernement prétend appuyer le principe selon lequel le gouvernement ne doit plus s'ingérer dans les affaires des gens. C'est-à-dire, diminuer les règlements, diminuer les conditions, et donner aux gens plus de liberté. Pensez-vous que les projets de loi C-19 et C-18 créent en fait un système plus difficile et plus complexe que le système actuel? L'adoption du projet de loi C-19 rendra la réglementation dans le domaine des transports encore plus complexe et plus stricte qu'à l'heure actuelle. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous estimons que l'esprit de ce projet de loi va à l'encontre des principes qu'avance le gouvernement.

M. Rouette: Vous avez en partie raison. Cela vaut pour certaines des dispositions du projet de loi C-19 qui garantissent certains droits. De là à savoir si ces droits seront exercés ou non, c'est une autre histoire. En effet, les modalités relatives à l'exercice de ces droits sont tellement complexes que d'aucuns préféreront ne pas s'en prévaloir. Mettons que j'habite Québec et que l'on me donne un PV à Montréal. Il vaudra mieux pour moi de payer l'amende même si je ne suis pas coupable car il me faudrait dépenser environ 200\$ pour aller me défendre à Montréal. Je pense que cela illustre très bien le projet de loi C-19. Ce texte législatif prévoit certains droits mais c'est comme s'ils n'existaient pas tant il est compliqué de s'en prévaloir.

M. Benjamin: Vous dites qu'il ne faudrait pas que les dispositions de cette loi empiètent sur un domaine qui relève de la compétence des provinces. Cela ne devrait pas poser de difficulté puisque c'est le fédéral qui a compétence en matière de camionnage interprovincial et international. Ne vaudrait-il pas mieux à ce moment-là de bien préciser dans le projet de loi que c'est la province qui a compétence en matière de limite de vitesse et de charge et de tout autre aspect lié à l'utilisation des routes tandis que le fédéral a compétence en matière de sécurité, d'inspection et de normes? Ne serait-ce pas là un bon moyen d'éviter que des provinces qui n'arrivent pas à s'entendre quant à leur domaine de compétence respectif se lancent dans toute sorte de litiges? Qu'en pensez-vous?

M. Rouette: Ce n'est pas vraiment nécessaire puisque les pouvoirs des autorités fédérales et provinciales sont très bien définies dans la Constitution qui a préséance. Il faudrait peut-être néanmoins s'assurer que les autorités provinciales et fédérales s'entendent pour ce qui est d'appliquer à l'échelle nationale des mesures législatives qui relèvent normalement des autorités provinciales, comme c'est le cas du camionnage interprovincial. Il n'est pas nécessaire d'en faire une loi. Ces principes pourraient servir de base à une entente.

Il existe déjà, que je sache, un autre protocole d'entente qui montre bien que tout le monde est en faveur du Code national de la sécurité. Il me semble que cela va de soi. Il n'est pas nécessaire de légiférer puisque les domaines de compétence des provinces et du gouvernement fédéral sont déjà très bien expliqués dans la Constitution.

[Texte]

those which are federal, seeing that there is the Constitution that says that already.

Mr. Benjamin: The lawyers are going to make a bundle again.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I will be very, very brief. I listened with interest to your criticism of the drafting of the bill, and some questions crossed my mind. The draftsmen are all lawyers. They are all members of the bar. Up until a couple of days ago I had confidence in their drafting ability. I thought they were pretty good. Of course, I am only a school teacher, I am not a lawyer. I am wondering, sir, whether you would prepare an alternate draft for the consideration of the committee.

Mr. Rouette: I was ready to answer this question, knowing that it was asked in Halifax.

[Traduction]

M. Benjamin: Ce sont encore une fois les avocats qui vont s'enrichir.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je serai extrêmement bref. J'ai bien écouté cet échange qui a suscité certaines questions chez moi. Les rédacteurs sont tous avocats membres du Barreau, n'est-ce pas? Et j'avais entièrement confiance en leur compétence jusqu'à ces derniers jours. Le contraire aurait d'ailleurs été étonnant puisque je ne suis pas moi-même avocat. Je suis un simple instituteur. Monsieur le président, est-ce qu'il ne serait pas possible de demander aux rédacteurs de soumettre une nouvelle version de ce projet de loi au Comité?

M. Rouette: Je m'attendais à cette question puisqu'elle a déjà été soulevée à Halifax. Je suis donc prêt à y répondre.

• 1055

I do not doubt the quality of the people who draft the legislation, but I doubt they were aware of the industry they were treating in writing this draft. Knowledge of the industry helps you a lot when you have to draft an bill. I do not think they had this knowledge. It is a very complex industry and there might be some major flaws here.

Mr. Taylor: Would you give us a better draft?

Mr. Rouette: Yes. As far as the draft is concerned, we would be more than willing to try our hand at it, but within a week is very doubtful because we would be doing it on our free time, which is different from being paid for doing it.

The Vice-Chairman: At the same time, would you make my last will and testament before I meet my wife?

Mr. Rouette: It all depends upon what you might leave her with.

Mr. Ouellet: It will not take much writing.

Mr. Rouette: We could try our hand at it, but a draft of the legislation would need input from everybody, mainly because it has to be written in both English and in French. Obviously I would be more at ease writing the French version. Some of my colleagues across Canada would be more than willing to participate. If we are going to participate, we agree with the principle. Although we might not agree with what you are trying to do, we might be able to clarify the basis, what you look for.

I would ask for a certain period of time because it has to be done by a committee of members of our association. David and I discussed this this morning. By the third week of May, we could have a final draft. It would have to be approved by the directors of the association who will be meeting in Victoria at the same time CCMTA will be meeting. That is from May 11 to May 14. At that time, we

Je ne remets pas du tout en question les compétences des rédacteurs. Les lacunes de ce projet de loi, dont certaines risqueraient d'ailleurs d'avoir des répercussions très graves, sont sans doute attribuables au fait qu'ils n'étaient pas suffisamment familiers avec toutes les complexités du domaine.

M. Taylor: Seriez-vous en mesure de nous proposer une meilleure version?

M. Rouette: Oui. Mais je ne pourrais pas m'engager à vous remettre notre version dans la semaine puisqu'il nous faudrait y travailler à temps perdu. Après tout, nous ne sommes pas payés pour faire cela.

Le vice-président: Pourriez-vous aussi m'aider à rédiger mon testament avant que je rencontre mon épouse?

M. Rouette: Tout dépend de l'héritage que vous allez lui laisser.

M. Ouellet: Ce ne sera pas long à rédiger.

M. Rouette: Nous voulons bien essayer, mais nous aurons besoin de l'apport de tous, surtout du fait que les projets de loi doivent être rédigés dans les deux langues officielles. La version française serait, bien sûr, beaucoup plus facile pour moi. Je suis persuadé que certains de mes collègues dans diverses régions canadiennes seraient très heureux de prêter leur concours à ce genre de projets. Nous sommes d'accord avec le principe si vous acceptez notre participation. Nous sommes sans doute en mesure d'apporter quelques éclaircissements, même si nous ne sommes pas d'accord sur vos intentions.

J'en ai parlé avec David ce matin et nous serions en mesure de vous remettre une version définitive d'ici la troisième semaine de mai. Si nous vous demandons autant de temps, c'est que ce projet sera confié à un comité de membres de l'Association. Mais il faut commencer par obtenir l'approbation des directeurs qui se réuniront à Victoria en même temps d'ailleurs que la Conférence

[Text]

could have a draft approved by the directors and submitted to the authorities if you see fit. We will not shy away from our own comments.

The Vice-Chairman: I did not realize you were subcontracting to—

Mr. Taylor: I am thinking we will not have to pay for it.

The Vice-Chairman: Mr. Reid, a short supplementary and then Mr. Angus. Gentlemen, we are running behind time. Mr. Reid.

Mr. Reid: I apologize to the witnesses for having walked in late for this presentation. I have taken a look at page 2 of your submission and I am somewhat surprised. I find it a little unusual we are spending time on cause. . . Is that the next one? I take it back. I walked in late.

The Vice-Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, I made the comment about doing it within a week. By agreement, the committee has indicated all amendments will be submitted by 6 p.m. Thursday next week. As you can see, we have an impossible task ahead of us. That is all, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Merci beaucoup, monsieur Rouette et monsieur Gruchy, pour votre témoignage de ce matin.

M. Rouette: Cela nous a fait plaisir. Merci.

Le vice-président: Le Comité entendra maintenant les représentants de l'*Iron Ore Company of Canada*, M. Frank Titas, M. Carl Nickels et M. Claude Falardeau. Je viens de nommer trois personnes, mais je vois que vous êtes quatre. Je vous demanderais de vous identifier officiellement pour le Comité.

• 1100

Nous avons une copie de votre votre mémoire devant nous. Vous pourriez donc nous en citer les points les plus saillants et nous procéderons ensuite à la période de questions.

Mr. Carl Nickels (President, Iron Ore Company of Canada): Thank you, Mr. Chairman. I would like to introduce Deana Silverstone, who acted as our counsel and helped us prepare our brief, which has been submitted to the committee. I would also like to thank you very much for giving us the opportunity to relate the concerns raised by Bill C-18 to Iron Ore Company of Canada and its wholly-owned subsidiary, Quebec North Shore and Labrador Railway Company.

In order to put our situation in graphic perspective, we have included a map with our submission which shows the lay-out of QNS&L's line stretching from Sept-Îles on the north shore of the St. Lawrence to Schefferville. I believe that with the submission of the Wabush people

[Translation]

canadienne des organismes de régie des véhicules à moteur, c'est-à-dire du 11 au 14 mai. Nous pourrions profiter de cette occasion pour soumettre un projet à l'approbation de nos directeurs et de le transmettre aux autorités compétentes, si vous êtes d'accord. Nous n'hésiterons pas à défendre notre position.

Le vice-président: Je ne savais pas que vous alliez procéder par sous-traitance. . .

M. Taylor: Nous n'aurons rien à payer.

Le vice-président: Je veux maintenant donner la parole à M. Reid pour une brève supplémentaire et il sera suivi de M. Angus. Messieurs, nous sommes déjà un peu en retard sur notre programme. Monsieur Reid.

M. Reid: Je m'excuse de mon retard. Il y a quelque chose à la page 2 de votre mémoire qui me laisse un peu perplexe. Je m'étonne que l'on consacre autant de temps à un débat sur la cause. Ah, c'est le sujet suivant? Bon, je retire ce que j'ai dit. Je suis arrivé en retard.

Le vice-président: Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, j'ai parlé d'une semaine. Le Comité a convenu d'accepter tous les amendements qui seront soumis d'ici 18 heures jeudi de la semaine prochaine au plus tard. C'est une tâche herculéenne. C'est tout, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus.

Thank you very much, Mr. Rouette and Mr. Gruchy, for your testimony this morning.

Mr. Rouette: It was our pleasure. Thank you.

The Vice-Chairman: The committee will now meet with the representatives of the Iron Ore Company of Canada, Mr. Frank Titas, Mr. Carl Nickels and Mr. Claude Falardeau. I only had three names, but I note that there are four of you. I will therefore ask you to identify yourselves for the committee.

We already have a copy of your brief. So perhaps you could just give us the main points of your brief which would give us more time for our questions.

M. Carl Nickels (président, Iron Ore Company of Canada): Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens à commencer par vous présenter Deana Silverstone, notre conseillère qui a également participé à la rédaction de ce mémoire que nous vous avons soumis. Je vous remercie beaucoup de nous avoir invités à comparaître devant vous pour vous faire part de nos préoccupations quant aux répercussions du projet de loi C-18 pour la *Iron Ore Company of Canada* ainsi que sa filiale à part entière, la *Quebec North Shore and Labrador Railway Company*.

Nous avons inclus, pour votre gouverne, dans notre mémoire, une carte qui montre la ligne de chemin de fer du QNS&L qui va de Sept-Îles à Schefferville sur la côte nord du Saint-Laurent. Vous avez déjà discuté ce matin, dans le contexte du mémoire des gens de Wabush, de

[Texte]

earlier this morning, there was some discussion of the layout of that road and their road, and also of the Quebec Cartier, which is west of us. So I will not go into that unless you would like to ask some questions.

The QSN&L serves the competing iron ore properties of its parent, the Iron Ore Company of Canada, located at Labrador City and those of the Wabush mine located at the town of Wabush. It transports IOC's products from the mine at Labrador City through to Sept-Îles for loading into vessels. Wabush's products are handled by QSN&L from Ross Bay Junction at Mile 224 to the mainline at Arnaud Junction, just north of Sept-Îles, where they are taken over by Wabush's own terminal railway for delivery to its plant at Pointe-Noire.

When the Minister of Transport appeared before this committee on February 17, Mr. Crosbie acknowledged that the committee may have to make adjustments to Bill C-18 in order to avoid its causing any unintended effects. The final offer arbitration provisions of the bill will have such unintended effects on IOC's competitive position as a producer and seller of iron ore products. Therefore, the Iron Ore Company of Canada and QSN&L seek relief from this committee from the final offer arbitration provisions in Bill C-18 regarding QSN&L's iron ore traffic.

The QSN&L is different from the rail carriers that this bill was intended to apply to. It was constructed in the early 1950s to open up the iron ore deposits straddling the boundary between West Labrador and Quebec and was a project of momentous proportions financed totally by private interests. As a single purpose railway, it does not connect into the CN or CP rail systems or any systems that can move products by rail beyond a few miles from Sept-Îles. The QSN&L is part and parcel of IOC's iron ore operations, but because it will transport material across inter-provincial borders, it has to be organized as a common carrier subject to the regulatory provisions of the federal Railway Act. It began carrying iron ore for Wabush Mines in 1964 and has handled Wabush's requirements ever since.

While the final-offer arbitration provisions of the bill are intended to apply to the traditional common carrier shipper relationship, with regard to the unique situation presented of IOC's rail road which serves its transport needs and in part those of Wabush, these provisions impact directly upon the relationship between competing shippers. The effect of the final offer arbitration provisions on the IOC-Wabush relationship would impose the prospect of an arbitrary rate advantage on one shipper at the expense of another shipper.

Further, these provisions would provide Wabush with a negotiating weapon which is unavailable to IOC. The commercial framework between IOC and the Wabush

[Traduction]

l'itinéraire de cette route ainsi que de la leur, la *Quebec Cartier*, qui se trouve à l'ouest de notre réseau. Nous n'allons donc pas élaborer sur la question, à moins que vous ne le souhaitiez.

Notre ligne de chemin de fer dessert sa concurrente et société-mère, la *Iron Ore Company of Canada* qui est située à Labrador, ainsi que les exploitations minières de Wabush situées à Wabush. Nous transportons le minerai de l'IOC de Labrador City à Sept-Îles où il est chargé sur des bateaux. C'est la QSN&L qui transporte le minerai de Wabush à Ross Bay Junction, situé au 224^{ème} mile au tronçon principal de Arnaud Junction, juste au nord de Sept-Îles, où le chemin de fer de Wabush reprend les opérations en main pour livrer le minerai à son usine de Pointe-Noire.

M. Crosbie, ministre des Transports, a déclaré, lors de sa comparution devant le Comité, le 17 février, qu'il vous faudrait modifier le projet de loi C-18 pour éviter qu'il n'y ait des répercussions involontaires. Les dispositions du projet de loi concernant les offres définitives en arbitrage risquent d'avoir des répercussions involontaires sur la situation concurrentielle de l'IOC en tant que producteur et vendeur de minerai de fer. Par conséquent, l'IOC et la QSN&L demandent au Comité de les exempter des dispositions du projet de loi sur le transport de minerai de fer par la QSN&L.

La QSN&L ne se trouve pas du tout dans la même situation que les autres chemins de fer qui sont visés par les dispositions de projet de loi. Vous savez, ce chemin de fer est une énorme entreprise privée qui a été créée au début des années 1950 pour desservir les exploitations minières de fer situées sur la frontière entre l'ouest du Labrador et du Québec. Comme la raison d'être de ce chemin de fer repose uniquement sur le transport du minerai de fer, il ne fait aucune concurrence aux lignes du CN ou du CP ou quelque autre ligne que ce soit qui ne sont pas en mesure d'assurer des services de transport ferroviaire au-delà de quelques milles de Sept-Îles. La QSN&L fait partie intégrante des activités d'exploitation du minerai de fer de l'IOC, mais elle est quand même considérée comme un transporteur ordinaire et est assujettie aux règlements afférents à la Loi fédérale sur les chemins de fer parce qu'elle fournit un service de transport interprovincial. La QSN&L transporte le minerai de fer des mines de Wabush depuis 1964.

Les dispositions relatives à l'arbitrage exécutoire ne visent en principe que les relations entre les transporteurs et expéditeurs ordinaires. Mais, comme le chemin de fer de l'IOC est un cas unique, ces dispositions ont une incidence directe sur la relation concurrentielle entre les expéditeurs. Dans le contexte de l'IOC et de la Wabush, ces dispositions risquent d'accorder arbitrairement des taux avantageux à un expéditeur par opposition à un autre.

Qui plus est, ces dispositions donnent à la Wabush un outil de négociation qui n'est pas offert à l'IOC. Le contrat entre l'IOC et la mine de Wabush précise que les taux

[Text]

Mine requires that the rates at issue reflect the actual cost factors and related particulars in the transport Wabush ore and the role the QSN&L plays in IOC's and Wabush's mining operations. The final-offer arbitration process has high potential for working in disregard of such considerations. Under current conditions in our industry, the advantages these provisions engender are very real and could result in materially harming our ability to remain competitive in the marketplace.

• 1105

Issues affecting the viability of the parties and of the area in which they operate arising out of the rate dispute between IOC and Wabush are not a private and narrow and interest, and hence fall outside the intended purview of the final-offer arbitration. Such a dispute, if it arises, is simply too important to evade the subject of a summary winner-take-all process.

The committee should be clear in the fact that Wabush has remedies available to it outside of the final-offer arbitration to pursue if it should feel it is being disadvantaged by the rates established by the transport of its products. The regulatory framework currently in place provides an appeal to the Canadian Transport Commission from an act, omission, and rate of a carrier on the grounds of prejudice to the public interest.

In considering QNS&L's and IOC's request for relief, it is important to understand that Wabush Mines will continue to have such rates, and in fact have enhanced rights, available under the new clause 59 of the bill. I would also point out that under the bill, mediation is provided under clause 46, which is in a new form that will be available also.

Indeed, we feel strongly that clause 59 is the more appropriate remedy in the unique circumstances of IOC and Wabush. It would allow IOC intervenor status before an investigation undertaken by the new agency pursuant to that section. In contrast, the final-offer arbitration provisions contemplate resolution of disputes between two parties—the carrier and the shipper. While the arbitrator could consider IOC's interest, he is not required to do so. In fact, there is no mechanism for even allowing IOC, whose competitive interests are at risk, official standing in the final-offer arbitration proceedings. In a clause-59 proceeding, the interest of all parties—IOC, Wabush and the public—can be considered balanced and protected.

Our submission contains proposed changes to the act that would provide relief to our situation in respect of the QNS&L and Wabush. I would direct your attention to the two alternatives we have provided in our submission. The first of these alternatives would be simply an exemption from the provisions of clauses 48 and 57, which are the final-offer arbitration provisions. This applies to a situation where there are two shippers using the railway company: one is the owner of the railway company and the other is his competitor. This is a rare situation.

The second alternative goes to materiality of the total transport movement. It is suggested in our second

[Translation]

imposés doivent refléter les coûts réels du transport du minerai de Wabush et les services de la QSN&L pour ce qui est de desservir les exploitations de l'IOC et de la Wabush. À notre avis, les dispositions relatives aux offres définitives faites en arbitrage ont pour effet d'écarter toutes ces considérations. Compte tenu de la situation actuelle au sein de l'industrie, ces dispositions risquent d'entraîner des avantages réels qui sont susceptibles de saper notre compétitivité.

La IOC et la Wabush devraient être exemptées des dispositions sur l'arbitrage parce que leurs éventuels conflits quand à l'établissement des taux risquent d'avoir une incidence sur leur survie même. C'est pourquoi nous estimons qu'un simple processus sommaire dans le cadre duquel c'est le gagnant qui rafle le tout est tout à fait insuffisant.

Nous tenons à signaler au Comité que la Wabush a accès à d'autres remèdes que l'arbitrage pour le cas où elle se sentirait lésée par les taux fixés par le transport de ses produits. La réglementation existante habilite en effet cette société à interjeter appel auprès de la Commission canadienne des transports pour un acte, une omission ou l'établissement d'un taux susceptible de porter préjudice à l'intérêt public.

Nous tenons à signaler, pour mieux vous aider à replacer notre demande d'exclusion dans son contexte, que la Wabush continuera d'avoir ses droits qui sont protégés dans le nouvel article 59. Le projet de loi prévoit également une procédure de médiation à l'article 46.

Mais à notre avis, l'article 59 est beaucoup mieux adapté à notre situation unique. En effet, l'IOC serait habilité à intervenir avant que le nouvel organisme créé en application de cette disposition n'entreprenne une enquête. Par contre, les dispositions sur l'arbitrage exécutoire ne cherche qu'à régler les différends entre les transporteurs et l'expéditeur. En outre, le juge-arbitre n'est pas tenu de tenir compte des intérêts de l'IOC. Qui plus est, l'IOC ne serait même pas invité, aux termes de ces dispositions, à jouer un rôle officiel dans le traitement de cette affaire. Au contraire, l'article 59 protège les intérêts de toutes les parties, l'IOC, la Wabush et le public.

Dans notre mémoire, nous vous proposons certains amendements susceptibles de mieux tenir compte du caractère spécial de la situation de la QSN&L et de la Wabush. Nous proposons deux solutions de rechange. La première est de nous exclure des dispositions des articles 48 et 57 qui concernent l'arbitrage exécutoire. Les dispositions s'appliquent d'ailleurs à une situation où deux expéditeurs ont recours aux services d'une même société de chemins de fer, l'un étant propriétaire du chemin de fer et l'autre son concurrent. C'est très rare.

La deuxième solution de rechange concerne l'ensemble du système de transport. Nous vous incitons à tenir

[Texte]

alternative that we consider the impact of the material harm on the Iron Ore Company of Canada. We have chosen a 15% threshold limit where a traffic pattern is such that the revenues are equal to 15% of the total revenues if one shipper's revenues are equal to 15% or more of the total shipping revenues on the rail line. In such a situation, because of its materiality, it ought not to be the subject of final-offer arbitration but should rather be a clause 59 proceeding.

I would like to say that no company in the iron ore business on the north shore has been more severely impacted by the conditions of the marketplace and the economics of the business today than Iron Ore Company of Canada. The Carol Lake project of Iron Ore Company of Canada has 20 million tonnes. In the three years cited by Wabush, we have shipped less than 70% of capacity. By contrast, the Wabush shipments have exceeded 80% to 90% of their capacity. I would also point out to this committee that we have at Sept Îles a 6-million-tonne plant that is indefinitely mothballed. So our true capacity is really 26 million tonnes, and in fact we are operating in the 13 to 14 million tonne range. This is a significant hardship on the company and its employees. We expect the situation is going to get much worse before it gets any better.

• 1110

Basically we are trying to lay before this committee that we have a unique situation here with two competing shippers, both of which are in the same business. We have a good balance now. We are very concerned that the final offer arbitration holds the potential for changing the balance of the economics of these projects to the disadvantage of Iron Ore Company of Canada to the potential advantage of Wabush Mines and to the clear advantage of our competitor to the west, Quebec Cartier. The representative is not here because he is not subject to any of these regulations and does not have to deal with the situation we do only by happenstance of having to traverse the boundaries of two provinces. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir. I am sure that in your opening remarks you have answered many of the questions of the members so they will not have to put them to you again. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Je ne répéterai pas ce que j'ai dit lorsque les représentants de la *Wabush Mines* ont terminé leur présentation car je sais que ces commentaires sont déjà enregistrés et que vous en tiendrez compte.

Ma première question est la suivante. Pour vous soustraire aux problèmes que vous cause la loi en vigueur présentement, est-ce qu'il s'agirait simplement de modifier le projet de loi C-18? Ne pourriez-vous pas obtenir, d'une autorité quelconque, que votre compagnie ne soit plus ce qu'on appelle communément *a common carrier*? N'y a-t-il pas moyen de changer le statut de votre compagnie pour faire en sorte qu'elle ne soit pas soumise aux modalités actuelles de la loi?

[Traduction]

compte des dommages matériels pour la *Iron Ore Company of Canada*. Nous avons fixé le seuil à 15 p. 100 du total des rentrées. Si les revenus de l'expéditeur sont supérieurs à cette limite, le cas devrait être visé par l'article 59 plutôt que d'être assujéti à l'arbitrage exécutoire.

Vous savez, c'est la *Iron Ore Company of Canada* qui a été le plus affecté par la conjoncture de toutes les exploitations de minerai de fer de la Côte nord. Notre projet de Carol Lake a atteint les 20 millions de tonnes. Pendant les trois ans auxquels la Wabush a fait allusion, le total de nos expéditions s'est élevé à moins de 70 p. 100 de nos capacités. Les expéditions de la Wabush ont au contraire dépassé leur capacité de 80 à 90 p. 100. Je tiens également à vous rappeler que nous avons à Sept-Îles une usine avec une capacité de 6 millions de tonnes qui a dû fermer ses portes indéfiniment. Notre capacité réelle s'élève donc à 26 millions de tonnes même si notre production se maintient à 13 ou 14 millions. C'est très dur pour la société ainsi que pour ses employés et la situation risque d'empirer encore.

Notre situation est spéciale en ceci que nous sommes confrontés à deux concurrents dans notre secteur. Il est à craindre que l'offre définitive perturbe l'équilibre actuel au détriment de l'*Iron Ore Company* du Canada tandis que *Wabush Mines* risque d'en profiter tandis que notre concurrent de l'Ouest Québec Cartier en profitera sans aucun doute. Le représentant n'est pas ici vu qu'il n'est pas assujéti à cette réglementation à laquelle nous sommes confrontés du fait que nous sommes obligés à traverser deux frontières provinciales. Je vous remercie.

Le vice-président: Merci beaucoup. Votre déclaration liminaire répond à toute une série de questions que les membres du Comité avaient l'intention de vous poser. Je donne la parole à M. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I will not repeat what I said when the representatives of Wabush Mines made their presentation since my comments have been recorded and you will take them into account.

My first question is as follows. In order to avoid the problems due to the act as it is now enforced, would it be enough simply to amend Bill C-18? Would it be possible for your company no longer to be designated as a common carrier? Would it be possible to change the status of your company so that it would no longer be subject to the provisions of the act?

[Text]

Ms Deana Silverstone (Legal Counsel, Iron Ore Company of Canada): I do not think there is any means of changing their status, because they are an interprovincial railway and they cross a boundary. I do not know of any method of changing this.

M. Ouellet: Vous n'en connaissez peut-être pas, mais ne peut-il pas y en avoir?

Ms Silverstone: No, but we would like to know.

M. Ouellet: C'est parce que vous voulez garder ce statut.

Ms Silverstone: We are not aware of any. No, I do not think it is this. If there is another method, we would like to know of it.

Mr. Nickels: I think we would very definitely like to know about it because it is costly for us to be subject to the federal Railway Act. Really we are nothing but a mine carrier and we are essentially in the same position as Quebec Cartier with their Cartier railway. We are no different, yet we are caught by the requirement of being a common carrier. I should emphasize that we are really addressing only the transport of iron ore because this is where the two competitions comes in. As for other traffic we carry over the railroad, we have no problem with the concept of final-offer arbitration.

M. Ouellet: Monsieur le président, je pense qu'il serait très utile que vous demandiez aux conseillers juridiques du ministère de la Justice d'étudier cette question, et de voir s'il n'y a pas une solution autre qu'une dérogation au projet de Loi C-18. Il me semble que cette question, comme je le disais tout à l'heure, a un caractère tout à fait unique et concerne deux compagnies qui opèrent dans des circonstances uniques. Alors je pense que, bien sûr, on peut peut-être accepter certains des amendements proposés. Il y a certes une autre façon de régler cette situation qui ne concerne pas du tout le projet de loi C-18. Et je crois que, pour le bénéfice des membres du Comité, un avis juridique devrait être obtenu du ministère de la Justice à cet effet.

• 1115

S'il n'y a pas moyen de changer votre statut—et je pense que la question est pertinente—pourquoi n'avez-vous pas confiance au processus d'arbitrage qui est prévu par la loi? Vous dites, dans votre document, que dans le cadre réglementaire habituel, la *Wabush Mines* a droit d'appel à la Commission canadienne des transports. Vous nous dites que vous avez eu de très bonnes relations avec *Wabush Mines* au cours des années, et que cette compagnie ne s'est jamais prévalu de son droit d'appel. Donc, pourquoi croyez-vous que, suite à l'adoption de ce projet de loi, vos relations ne seront plus les mêmes? Pourquoi entretenez-vous des craintes en ce qui concerne le processus d'arbitrage prévu par la loi, lequel, au fond, remplace le droit appel à la Commission canadienne des transports?

[Translation]

Mme Deana Silverstone (conseillère juridique, Iron Ore Company du Canada): Je ne pense pas qu'il soit possible de changer leur statut, s'agissant d'un chemin de fer interprovincial qui traverse une frontière provinciale. Je ne vois pas comment il y aurait moyen de modifier ce statut.

Mr. Ouellet: Maybe you do not know of any way, but there might still be a way.

Mme Silverstone: Non, mais s'il en existe, j'aimerais les connaître.

Mr. Ouellet: In fact you wish to keep your status.

Mme Silverstone: A ma connaissance il n'y a pas moyen de modifier notre statut et d'ailleurs ce n'est pas de cela qu'il s'agit. S'il y avait moyen de le faire, nous ne demanderions pas mieux.

M. Nickels: C'est certain car le fait d'être assujéti à la Loi sur les chemins de fer nous revient fort cher. En fait nous desservons uniquement la mine et à ce titre notre position est analogue aux chemins Cartier par rapport à Québec Cartier. Donc bien que notre situation soit en tout point identique, nous sommes assimilés à une société de transport en commun. Je vous ferai remarquer qu'il s'agit en l'occurrence du transport de minerais de fer qui fait justement l'objet de la concurrence entre nos deux sociétés. Pour le reste des marchandises transportées par chemins de fer, le principe d'arbitrage ne pose pas de problème.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I think you should ask the legal advisors of the Department of Justice to examine this question in order to find out whether there would not be a solution other than to amend Bill C-18. This problem is quite unique in that it concerns two companies which operate in unique circumstances. This being the case we can, of course, accept a number of the amendments which have been proposed. But there must be another way to solve this situation without amending Bill C-18. A legal opinion from the Department of Justice on this matter should be requested for the benefit of committee members.

If it is impossible to change your status, why not rely on the arbitration process provided for by the act? You stated in your presentation that under normal regulations, *Wabush Mines* can appeal to the Canadian Transport Commission. You also said that you have had very good relations with *Wabush Mines* over the years and that this company never did use its right of appeal. Why do you feel that if this bill is passed, your relations with *Wabush Mines* will change? Why do you have concerns regarding the arbitration process provided for by the bill which simply replaces the right to appeal before the Canadian Transport Commission?

[Texte]

Mr. Nickels: The new process of course leaves a very material matter, which would be a traffic pattern would have a significant impact if it was changed—unlike perhaps any other in Canada relative to the size of the operation—that would leave it to one individual to decide without necessarily having to have the counsel of IOC available to object, to make presentations, representations and so on and to perhaps leave it to a roll of the dice, so to speak. A decision could be made without a good base of reference, because there is no other traffic you can relate to that moves on this line, other than the rates the Quebec North Shore charges as well to its parent company.

I would like to maybe stress that on a 5.5-million-tonne year, which is roughly what the Wabush has been in the last three or four years, the rate on a per-tonne basis or a tonne-mile basis is lower than a comparable rate for shipping 5.5 million tonnes of IOC products over the same line.

M. Ouellet: Vous avez dit que votre compagnie se trouve en mauvaise posture financière, à cause du marché international. Votre compétiteur donne des chiffres, au bas de la page 4 de son mémoire, qui révèlent des revenus, avant taxe, de l'ordre de 45 millions de dollars en 1984; 53 millions de dollars, en 1985; et quelque 29.6 millions de dollars pour les cinq premiers mois de l'année 1986. Est-ce qu'ils font erreur en parlant de ces chiffres-là ou est-ce que c'est la vérité? En fait, si je vous pose la question, c'est parce que vous avez parlé de la santé financière de votre compagnie. Est-ce qu'ils ont raison de dire cela ou si leur situation est différente de la vôtre?

Mr. Nickels: In response, I would reply that in fact if you look behind those numbers and where the revenue was generated, you will find the bulk of it, perhaps 80% of it, is generated from the Iron Ore Company of Canada's transportation over the QNS&L, and perhaps something in the range of only 20% would be coming from the Wabush side.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet.

Mr. Angus:

Mr. Angus: I want to thank the witnesses for appearing this morning. You realize, of course, that both you and Wabush have entered into a form of final-offer arbitration today, as this is the panel that will more than likely have to make a determination in about a week and a half.

You say in your brief on the introductory page that the final-offer arbitration provisions of Bill C-18, if allowed to apply to the QNS&LR transport of iron ore, could easily result in a cost benefit being provided to a competitor of IOC, Wabush. Is the reverse also possible? If final-offer arbitration is set up properly, do both sides have to be reasonable, have to be fair, have to be very careful to make sure their proposal is not so outlandish as to be rejected automatically, and therefore the other is accepted? It could go either way. Is that not correct?

[Traduction]

M. Nickels: Le processus d'arbitrage permettrait à une personne seule de prendre une décision sans que le conseiller juridique de l'*Iron Ore Company* soit en mesure de marquer son objection, si bien que la décision tiendrait en quelque sorte du hasard. On risque donc de se retrouver avec une décision arbitraire vu qu'il n'y a pas vraiment moyen d'établir des comparaisons pour le transport de ces marchandises, sauf à la rigueur en tenant compte des tarifs pratiqués par Québec Northshore pour le transport des ces marchandises à la société mère.

Je vous ferai d'ailleurs remarquer que le tarif appliqué par Wabush pour transporter 5,5 millions de tonnes par an, ce qui a été notre moyenne au cours des trois ou quatre dernières années, est en fait inférieur au tarif pratiqué par l'*Iron Ore Company* pour le transport de 5,5 millions de tonnes sur cette même voie.

Mr. Ouellet: You said that your company was in a bad financial situation due to international markets. On the bottom of page 4, of their presentation, your competitor gives figures according to which their revenues before tax amounted to approximately \$45 million in 1984, \$53 million in 1985, and \$29.6 million for the first five months of 1986. Are these figures correct do you think? I am asking you this question because you mentioned the financial situation of your company. Are they right or is their situation different from yours?

M. Nickels: Si vous examiniez ces chiffres un peu plus à fond, vous pourriez constater que 80 p. 100 des revenus en question proviennent des transports effectués par la *Iron Ore Company* sur la ligne QNS&L et 20 p. 100 seulement sont imputables à Wabush.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

Monsieur Angus.

M. Angus: Je voudrais tout d'abord remercier le témoin de sa comparution. Vous vous rendez compte bien entendu que vous-même ainsi que Wabush vous êtes en réalité soumis à un arbitrage vu qu'une décision devrait sans doute intervenir d'ici une dizaine de jours environ.

Pendant l'introduction de votre mémoire, vous faites valoir que la procédure d'arbitrage prévue au bill C-18 si elle devait s'appliquer au transport de minerai de fer à destination du QNS&LR, jouerait à l'avantage de Wabush qui est un concurrent de Iron Ore du Canada. Le contraire ne serait-il pas possible? Si le processus d'arbitrage se déroule convenablement, les deux parties devraient, à mon sens, veiller à soumettre des propositions raisonnables qui ne risqueraient pas d'être rejetées d'office au profit de leurs concurrents. Donc les jeux ne sont pas nécessairement faits.

[Text]

[Translation]

• 1120

Mr. Nickels: I think I characterized it as a roll of the dice. That is correct.

Mr. Angus: Okay. If the existing wording in the bill is changed to allow a third party like Iron Ore Company of Canada to be there at the table, to be a full participant in the final-offer arbitration process, would you deem that sufficient in order to protect your interests?

Mr. Nickels: Do you want to answer that, Mr. Titas?

Mr. Frank Titas (Legal Counsel, Iron Ore of Canada): I think our view is that we would still have material concerns, because the determination, the question being put to the arbitrator, could have such material impact from the competitive standpoint. Sure, the fact that IOC's specific position could be put before the arbitrator would help, but ultimately the arbitrator is put in the posture of choosing one of two offers, and in the market in which we operate, any level of subsidization to Wabush from us could be very, very meaningful in terms of a competitive advantage, a comparative cost advantage.

So I think while that would help, we would still have severe reservations insofar as the impact it could have on competition.

Mr. Angus: Okay. We have had witnesses appear before us on this bill indicating great reluctance to even go near section 23 of the Railway Act. We had one case where it took seven years in terms of pulp and paper, with no retroactivity as well. I am wondering if that is the reason your competitor did not choose that route.

Secondly, given your suggestion that the replacement clause, clause 59, would give them that right, but with a cap on the length of time, the 120 days as opposed to seven years, I wonder whether they might be prepared. . . Maybe it is unfair to ask you this, but in your estimation, would that be more appropriate, and would there be more likelihood they would use that avenue than under the existing section 23?

Mr. Nickels: Well, we not only think it is a appropriate but we think it should be where the impacts can be so great. Because of the uniqueness of the situation we have here, which is not the traditional captive shipper and carrier situation, a clause 59 proceeding, which is an enhanced proceeding as we understand it under the proposed act in clause 59, would be the appropriate forum to have such a material question reviewed and decided, with a capped period of time, as you say.

Mr. Titas: May I add to that, perhaps? In Wabush's presentation this morning they referred to the fact that the advice they had received was that clause 23 presented exactly the kind of problems you refer to, Mr. Angus. The bill, Bill C-18, basically removes the threshold issue Wabush referred to which exists under section 23. When we refer to clause 59 as being in effect a provision that provides Wabush with enhanced rights, we are really saying that some of the shortcomings which have been

M. Nickels: J'ai dit en effet que la décision risquait d'être jouée sur un coup de dé.

M. Angus: Si le libellé du projet de loi est modifié pour permettre à des tiers comme la compagnie Iron Ore du Canada d'assister à part entière au processus d'arbitrage, est-ce que cela pourrait vous donner satisfaction?

M. Nickels: Je demanderais à M. Titas de vous répondre.

M. Frank Titas (conseiller juridique, Iron Ore du Canada): Le problème ne serait pas réglé pour autant étant donné que la question posée à l'arbitre aurait d'énormes retombées au plan de la concurrence. Le fait que Iron Ore du Canada pourrait faire valoir son point de vue à l'arbitre serait bien entendu une amélioration. Mais en définitive l'arbitre devra bien se prononcer en faveur d'une des deux solutions qui lui ont été proposées. Or dans le marché comme le nôtre, même une faible subvention accordée par nous à Wabush aurait une très forte incidence au plan de la compétitivité.

Donc même si ce serait un pas dans la bonne direction, nous estimons néanmoins que ce processus aurait de graves répercussions sur la concurrence.

M. Angus: D'accord. Certains des témoins ont complètement récusé l'article 23 de la Loi sur les chemins de fer. Dans un cas notamment, il a fallu attendre sept ans dans une affaire de pâte et papier et en plus il n'y avait pas de rétroactivité. Je me demande si c'est la raison pour laquelle votre concurrent a préféré ne pas opter pour cette solution.

Comme vous dites par ailleurs que le nouvel article 59 leur attribuerait ce droit tout en limitant les délais qui de sept ans seraient réduits à 120 jours, pensez-vous qu'il y a plus de chance qu'ils optent pour cette solution plutôt que pour celle prévue aux termes de l'actuel article 23 de la loi.

M. Nickels: Ce serait en effet la meilleure solution. La situation est tout à fait unique en ce sens qu'il ne s'agit pas d'un transporteur captif comme il arrive si souvent. Les dispositions de l'article 59 seraient donc en tout point préférables au réseau dans ce genre de problème avec un délai de temps plus rapproché.

M. Titas: Les représentants de Wabush faisaient remarquer ce matin que l'article 23 soulève effectivement les difficultés que vous venez d'évoquer. Le projet de loi C-18 supprime en effet le seuil prévu à l'article 23. L'article 59 joue à l'avantage de Wabush en ce sens que les lacunes de l'article 23 évoquées par certains de vos témoins ont de fait été redressées à l'article 59.

[Texte]

referred to insofar as section 23 by people who have testified before this committee, we think, are very substantially addressed in clause 59.

Mr. Angus: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Layton, Mr. Nowlan, Mr. Cochrane. Let us go rapidly, gentlemen.

Mr. Layton: To our witnesses, again to provide us a little bit of background, was the Cartier Line from Fermont available as an alternative to Wabush at the time a transportation agreement was negotiated with QNS&LR? It came later, did it not?

• 1125

Mr. Nickels: No. The Fermont project came later, but even if it were available, you would have to have a connecting line that would go from Labrador into Quebec, which line would then perform make the common carrier status apply on the other side.

Mr. Layton: Right. So it is not an influence today; it is not an option, in all practicality.

Mr. Nickels: No.

Mr. Layton: There would have to be substantial investments made, so these agreements to link it that way to Ross Bay obviously have to be understood and accepted, major investments and capacity commitments on both sides. Was there any sort of limit in the sense of term to the commercial agreements that were reached?

Mr. Nickels: Not really. The formation of the northern land which is the linkage from our Carol Lake Mine and from their Wabush Mine is really an ongoing arrangement which provided for a sharing of the initial capital cost and a sharing of the maintenance of the line on an ongoing basis based on usage between the two operations.

Mr. Layton: But the main line up from the north shore, Sept-Îles to the juncture point, was always a kind of common interest.

Mr. Nickels: That is the common carrier that is the QNS&LR's—

Mr. Layton: All right, then. Are IOC and QNS&LR aware that paragraph 48(3)(b) provides for a public interest appeal when the arbitration process is considered inadequate or when a third party may be materially prejudiced, I think is the way the terms are? Does this not respond to your concerns?

Mr. Titas: Let me try to address it, and then, Deana, you add any comments you feel are appropriate if I mistake the law.

I think the paragraph you are referring to allows the agency to exercise discretion where it finds these interests may in fact be affected or be in place to refer the matter to the clause 59 preceding.

Our position is that on its face, simply because of the competitive relationship, the way the facilities relate to

[Traduction]

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Je donne maintenant la parole à M. Layton et ensuite à MM. Nowlan et Cochrane et je vous demanderais à tous d'être brefs.

M. Layton: Est-ce que Wabush a pu utiliser la voie de Cartier à partir de Fermont au moment où le contrat de transport a été passé avec la QNS&LR?

M. Nickels: Non le projet de Fermont est venu plus tard. Mais même si cela avait été possible, on se serait retrouvé avec une voie allant du Labrador au Québec, ce qui fait que les dispositions relatives au transport en commun entreraient automatiquement en application.

M. Layton: Donc, en fait cette possibilité n'existe pas à l'heure actuelle.

M. Nickels: Non.

M. Layton: Le raccordement jusqu'à Ross Bay exigerait d'importants capitaux de part et d'autre. L'accord commercial qui a été passé prévoyait-il des limites?

M. Nickels: Pas vraiment. La voie qui relie notre mine de Carol Lake à la mine de Wabush devait se faire grâce à une mise de fonds commune ainsi que des frais d'exploitation qui seraient partagés par nos deux sociétés.

M. Layton: La voie principale de la côte nord jusqu'à Sept-Îles a toujours été exploitée par les deux.

M. Nickels: C'est exact.

M. Layton: Est-ce que la Société Iron Ore du Canada et QNS7LR se rendent compte du fait que l'alinéa 48(3)(b) prévoit une procédure d'appel au cas où l'arbitrage ne donnerait pas satisfaction ou au cas où la tierce partie aurait subi des préjudices. Est-ce que cela répond à vos préoccupations?

M. Titas: Je vais essayer de vous répondre après quoi je donnerai la parole à ma collègue.

Cet alinéa laisse une certaine latitude à l'agence au cas où certains intérêts seraient affectés ou qu'il conviendrait à son avis de mettre en oeuvre les dispositions prévues à l'article 59.

Or à notre avis étant donné la concurrence entre nos deux sociétés et la façon dont ces installations sont

[Text]

one another and the ownership interest, this is a matter clearly that in effect falls into having other parties' interests affected. It should be in a clause 59 proceeding, and we would be very imprudent to be relying on the exercise of someone's discretion to put it into that posture. We think it is there already and we think it should be reflected.

Mr. Layton: More specifically, is the concern here that there is a kind of backing-in element; in other words, a retroactive, after your previous agreements, that this new law by which we are proposing to improve transporation in the country is creating a kind of backing-in advantage to the other partner? Is that what this is all about?

Mr. Nickels: I think it clearly is. As I said earlier, I think it has the potential in it to change the balance of the economics which have been in place for some time and the stability of those economics and the fairness of the rate structure that we believe we have been very meticulous in putting in place over the years. I emphasize this because in fact we do have two common shareholders of both projects.

So when we file a tariff, the common shareholders that are in our company's operations know full well what we are doing, and they will impact the Wabush operation as well as the Iron Ore operation.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Layton. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: As some of you may have heard, I do not know whether Mr. Nickels was, but I worked for CMMK—Cartier, McNamara, Mannix and Knudsen—who were the general contractor in this very tremendous enterprise, and C.D. Howe, and Mr. Timmins was the Canadian director. He was the Uncle Tom, really, in the American interests.

I will never forget when they came to Sept-Îles, which was Seven Islands then; it was a little fishing village before it became Sept-Îles. I put the survey line in with some other people and built the railway up the Moisie River, so I understand the situation.

• 1130

An hon. member: That is your autobiography.

Mr. Nowlan: Yes, that is my autobiography and it is the only time I will have one.

I like your map, since it definitely brings back a lot of memories and it does help the committee when you provide a precise amendment. You have provided two alternatives. Your first alternative was to add a paragraph (f) dealing with the carriage of goods. Well, you could even be more precise and say that it could be the carriage of iron ore. Is there any other railway in Canada that would be covered, involved or affected by this suggested alternative you have proposed?

Mr. Nickels: The CTC would have to respond to that, but our understanding is that there would be no other situation where the shipper is the parent of the railway.

[Translation]

exploitées, les autres parties s'en ressentiraient inévitablement. Il faudrait donc faire jouer les dispositions de l'article 59 plutôt que de se fier à la décision d'une seule personne.

M. Layton: Est-ce qu'en fait vous craignez un effet rétroactif en ce sens que la nouvelle loi est censée améliorer les transports dans le pays, j'aurait en fait à l'avantage de votre concurrent direct.

M. Nickels: C'est tout à fait évident à mon sens. Cette loi risque de perturber l'équilibre économique et les tarifs en vigueur depuis de nombreuses années. Ceci est autant plus important que les deux projets ont deux actionnaires en commun.

De là, aussitôt que nous déposons un tarif, nos actionnaires communs seraient aussitôt au courant et cela aurait donc inévitablement des répercussions aussi bien pour Wabush que pour la Iron Ore.

Le vice-président: Merci monsieur Layton. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je ne sais pas si vous savez, monsieur Nickels, mais il se fait que j'ai travaillé pour Cartier, McNamara, Mannix et Knudsen, qui ont été les maîtres d'oeuvre pour ces travaux à une époque où M. Timmins était l'administrateur canadien. Il jouait l'oncle Tom pour les intérêts américains.

Je me souviendrai toujours de leur visite à Sept-Îles qui, à l'époque, s'appelait Seven Islands et qui n'était qu'un petit village de pêcheurs. Comme j'ai moi-même participé à la construction de la voie de chemin de fer qui longe la rivière Moisie, je suis bien placé pour savoir de quoi il retourne.

Une voix: C'est votre autobiographie.

M. Nowlan: Oui, c'est mon autobiographie et cela sera la seule fois que j'en aurai une.

J'aime votre carte puisqu'elle me rappelle sans l'ombre d'un doute une foule de souvenirs et qu'elle aide le Comité lorsque vous apportez un amendement particulier. Vous donnez deux solutions de rechange. La première consiste à ajouter l'alinéa f) qui traite du transport des marchandises. Vous pourriez être encore plus précis et dire qu'il s'agit du transport de minerais de fer. Y a-t-il un autre chemin de fer au Canada qui serait touché ou pris en compte par cette solution que vous proposez?

M. Nickels: La CTC aurait à y répondre, mais nous croyons qu'il n'y aurait pas d'autres cas où l'expéditeur est la société mère du chemin de fer. L'inverse pourrait être

[Texte]

There could be a reverse situation where the railway is the parent of a shipper.

Mr. Cochrane: If what you are saying is true in the brief, and I do not doubt that it is, and they reflect the actual costs in one case, on another page you are saying that the rates currently paid by Wabush are the same as those paid by IOC except for adjustments to reflect differences. So why are you worried about final-offer arbitration? I mean, if you present your case and you guys disagree because they have a different set of numbers than you do, but you are confident that yours reflects actual costs, I am sure the arbitrator would look at the past contracts as a basis for his arbitration. So why would you be worried?

Mr. Nickels: Well, you can make those kinds of assumptions, but there is no way you can tell if those are the assumptions that are going to be used by the arbitrator, and that is our concern. There is so much materiality involved here and we are very uncomfortable with the potential of economics of these projects being changed by one person.

Mr. Cochrane: The problem I am having is that I do not believe we can make all kinds of assumptions. I have heard that all truckers are taking dope and they are driving over 24 hours straight, but I do not believe all that stuff. I guess I am naive enough to believe in the basic goodness of people.

However, if you have a good case and you are confident of your numbers, but you are a long way apart, then the final offer means that one or the other is going to win. If your case is based on the financial input of costs that you have access to, I would think you should be relatively secure. I do not think we can change legislation just because we may get some wacko or pinko in there. We are not likely to appoint any NDP as arbitrators anyway.

Mr. Nickels: Well, I just go back to the fact that we are two iron ore operations which are in direct competition, and the potential exists under the final-offer arbitration provisions of the bill for the IOC operation to be in effect subsidizing the Wabush operation. However, I think Wabush should look elsewhere for subsidies, and not from the Iron Ore Company of Canada.

Mr. Cochrane: I would think the arbitrator would take that into consideration, but that is just my hang-up with the process.

Mr. Reid: Why is IOC prepared to go to mediation under clause 46, but raise a fairly strong objection to arbitration when IOC could be on the receiving end of an adverse decision in either instance? Is it the one-man arbitration that you are afraid of or is the National Transportation Agency simply preferred?

Mr. Nickels: We have no concerns about the National Transportation Agency. In fact, we would prefer that route, but we are also concerned that a single arbitrator would potentially be a problem.

[Traduction]

vrai, c'est-à-dire un chemin de fer comme société mère d'un expéditeur.

M. Cochrane: Si ce que vous avancez dans le mémoire est vrai, et je n'en doute pas, et qu'il s'agit des coûts réels dans un cas, à une autre page, vous dites que les prix payés actuellement par Wabush sont les mêmes que paie IOC à l'exception des rajustements visant à tenir compte des écarts. Pourquoi donc l'arbitrage de l'offre finale vous préoccupe-t-il? En effet, si vous exposez votre situation mais que vous n'êtes pas d'accord parce que leurs chiffres diffèrent des vôtres, tout en étant confiant que vos chiffres reflètent la réalité, je suis certain que l'arbitre prendra son jugement d'après les contrats antérieurs. Pourquoi alors vous inquiéter?

M. Nickels: On peut faire ce genre d'hypothèse mais il est impossible de dire si l'arbitre les utilisera et c'est cela qui nous inquiète. La question étant tellement importante, cela nous préoccupe beaucoup qu'une personne aie le pouvoir de modifier les aspects financiers de ces projets.

M. Cochrane: Mon problème, c'est que je ne crois pas que nous puissions faire toutes sortes d'hypothèses. On me dit que tous les camionneurs prennent des stimulants et qu'ils conduisent 24 heures d'affilée, mais je ne crois pas à toutes ces balivernes. J'ai assez de naïveté pour croire que les gens sont essentiellement bons.

Cependant, si vous avez de bons arguments et avez foi dans vos chiffres, mais êtes très éloigné de votre concurrent, cela signifie que l'un ou l'autre des deux va gagner. Si vous basez votre argument sur les facteurs financiers des coûts auxquels vous avez accès, vous pouvez être relativement certain de gagner. Selon moi, on ne peut pas changer la loi simplement parce qu'on pourrait avoir affaire à un excentrique. De toute façon, il y a peu de chance qu'on nomme un NPD comme arbitre.

M. Nickels: Je reviens simplement au fait que nous sommes deux sociétés minières en concurrence directe et qu'il est possible, aux termes des dispositions du projet de loi touchant l'arbitrage de l'offre finale, que la société IOC subventionne effectivement la société Wabush. Cependant, Wabush devrait chercher ailleurs des subventions et non de la société Iron Ore du Canada.

M. Cochrane: J'ose croire que l'arbitre en tiendrait compte, mais rien n'est moins sûr et c'est là mon problème.

M. Reid: Pourquoi Iron Ore accepterait-elle la médiation en vertu de l'article 46 tout en s'opposant vigoureusement à l'arbitrage, étant donné qu'elle pourrait sortir gagnante même si la décision lui est contraire dans un cas comme dans l'autre? Avez-vous peur de l'arbitrage par un homme ou préférez-vous simplement faire appel à l'Office national des transports?

M. Nickels: Nous n'avons rien contre l'Office national des transports. En fait, nous préférierions cette option mais nous appréhendons également les problèmes que pourrait soulever un arbitrage par un seul homme.

[Text]

Mr. Reid: We recognize that in either instance, a referral to the agency or to final-offer arbitration would be a last resort after a lot of hard-nosed bargaining. By that time, you are getting down to the real crunch.

• 1135

Clause 59, which you advocate in your paragraph, says "IOC feels strongly that section 59 is the more appropriate remedy". Can you give us any assurance the public interest would take into consideration impairment of profit or impairment of some competitive activity of one or another of the shippers and this clause would be a remedy for Wabush? I do not think it would be.

Ms Silverstone: All the considerations in final-offer arbitration are also considered under clause 59. Clause 59 refers to clause 51. Whatever is there is in the other one, plus all other considerations in clause 59.

Mr. Titas: Mr. Reid, I think the important aspect to remember is that from a substantive standpoint under clause 59, IOC has the opportunity to be a party to seek to protect its interests. It does not have that available to it under final-offer arbitration.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nickels and colleagues, for having appeared before us. You have given more food for thought to the committee.

Mr. Nickels: Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Nous accueillons maintenant

the Board of Trade of Metropolitan Toronto. I believe we have Mr. Mutch, Mr. Ramm, and Mr. Maheu.

Je vous souhaite la bienvenue dans la très belle ville de Montréal, messieurs. On a parfois des confrontations au hockey, mais j'espère qu'on n'aura pas de confrontations ce matin en ce qui concerne le transport.

Nous avons votre mémoire. Comme nous sommes en retard, je vous demanderais de nous le présenter le plus rapidement possible, et nous passerons ensuite aux questions.

Welcome to Montreal. Go as quickly as you can and we will go to questioning.

Mr. W. Mutch (Chairman, District Customs Committee, Board of Trade of Metropolitan Toronto): Mr. Chairman, I understand the brief statement has been distributed. I would be happy to waive the reading of it to help make up your 45 minutes, with one exception. With me are Mr. Gordon Ramm of George Weston Limited, George White of Westburne Distribution Services, and Bud Maheu of the board. Gordon, you had one addition to make to our brief opening statement.

Mr. G.C. Ramm (Director of Transportation, George Weston Limited, Member, Board of Trade of Metropolitan

[Translation]

M. Reid: Nous admettons que dans un cas comme dans l'autre, un renvoi à l'office ou à un arbitrage représenterait une solution de dernier recours seulement après une renégociation. A ce moment-là, vous êtes au coeur du problème.

Au sujet de l'article 59 que vous prônez dans votre paragraphe, vous dites «IOC croit fermement que l'article 59 est le remède le plus approprié». Pouvez-vous nous garantir d'une façon ou d'une autre que l'intérêt public tiendrait compte d'une insuffisance des bénéfices ou d'un affaiblissement de la concurrence chez l'un ou l'autre des expéditeurs et que cette clause pourrait donner satisfaction à Wabush? Je ne le pense pas.

Mme Silverstone: Toutes les considérations dans l'arbitrage de l'offre finale figurent également dans l'article 59. L'article 59 renvoie à l'article 51. Tout ce qu'il y a là est dans l'autre en plus de toutes les autres considérations de l'article 59.

M. Titas: Monsieur Reid, il importe de se rappeler que l'article 59 offre réellement à IOC la possibilité de protéger ses intérêts, ce qu'elle ne pourrait faire dans un arbitrage de l'offre finale.

Le vice-président: Merci, monsieur Nickels et chers collègues de votre comparution. Vous avez soulevé des points que le Comité examinera.

M. Nickels: Merci, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Let us welcome now

le *Board of Trade of Metropolitan Toronto*. Nous avons avec nous M. Mutch, M. Ramm et M. Maheu.

Gentlemen, welcome to this great city of Montreal. Hockey sometimes leads to quarrels but I hope we will not have any this morning regarding transportation.

We have your brief. Because we are late, I would ask you to present your brief as quickly as possible so that we can follow up with the questioning.

Bienvenue à Montréal. Faites votre exposé aussi rapidement que vous le pourrez et nous passerons ensuite aux questions.

M. W. Mutch (président, District Customs Committee, Board of Trade of Metropolitan Toronto): Monsieur le président, je crois comprendre qu'on vous a remis la déclaration du mémoire. Il me serait agréable de renoncer à en faire la lecture pour vous aider à rattraper les 45 minutes, mais nous désirons faire un ajout. A mes côtés se trouvent M. Gordon Ramm de *George Weston Limited*, George White de *Westburne Distribution Services* et Bud Maheu du *Board of Trade*. Gordon, vous désiriez ajouter quelque chose à la déclaration préliminaire de notre mémoire.

M. G.C. Ramm (directeur des transports, George Weston Limited, membre du Board of Trade of

[Texte]

Toronto): Mr. Chairman, in addition to the opening statement, I would like to refer you to page 10 of our brief dealing with fit, willing and able and stress our concern about the rumours we have been hearing in the last few days about not shortening the three-year transition period, but rather lengthening it to five years. We would like to reiterate our statement that the existing proposed three-year transition period is excessive. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. I must say you have been very conservative in your remarks. I think it would only be fitting to go to Mr. Clifford, who I believe comes from Ontario also.

Mr. Clifford: It is great for two Ontarians to meet here in Montreal. It shows the magnanimity of this country that we can come here to meet and discuss problems and mutual interests.

As I skim through your brief, I am impressed to see you have addressed Bills C-18 and C-19 down to the subclause level. I would like to pursue truck safety and Bill C-19 and your concerns about the National Safety Code.

• 1140

We are aware that the Minister of Transport for Ontario met with his colleagues from the other provinces and the territories of Canada as well as with our Minister of Transport last week and came to an agreement to institute for the first time a National Safety Code for trucking for Canada. Because trucking constitutes at least 75% of the transportation of goods in Ontario, I would like to hear what your views are on this.

Mr. Mutch: Clause 8 of the motor vehicle bill seems to give the Cabinet ample power to enforce, or at least negotiate, a uniform safety code, and we certainly support uniformity. If there is a code in force interprovincially, I think that the province will almost inevitably have to adopt it, subject to local condition as was pointed out earlier. Gordon, can you add to that?

• 1145

Mr. Ramm: Mr. Clifford, I think our concern with the agreement last week is based on the fact that there is no mention of the word "uniformity". We could in fact end up with 11 safety codes, or I guess 12 if you include the territories. We have tried to stress in our brief that a uniform National Safety Code is imperative.

Mr. Clifford: I am glad you stress that, because that is certainly my desire as well. One of the things that came out of the conference last week was that there will be different powers with trucking interprovincially and extra-

[Traduction]

Metropolitan Toronto): Monsieur le président, en plus de la déclaration préliminaire, je vous renvoie à la page 10 de notre mémoire en ce qui concerne la question de compétence, volonté et aptitude afin de vous signaler notre inquiétude au sujet des rumeurs que nous avons entendues, ces derniers jours, selon lesquelles la période de transition de trois ans ne serait pas écourtée mais bien étendue jusqu'à cinq ans. Nous déclarons à nouveau que la période de transition actuelle de trois ans est excessive. Merci.

Le vice-président: Messieurs, je vous remercie. Vous avez fait des observations très prudentes. Je crois qu'il serait tout à fait approprié de donner la parole à M. Clifford qui est un Ontarien comme vous, si je ne m'abuse.

M. Clifford: Il est bon que deux Ontariens se rencontrent ici à Montréal. Le fait que nous puissions nous réunir ici pour discuter de problèmes et d'intérêts communs reflète la magnanimité de notre pays.

A mesure que je parcours rapidement votre mémoire, je suis impressionné de voir que vous avez abordé les projets de loi C-18 et C-19 jusqu'au niveau de l'alinéa. J'aimerais parler de la sécurité du camionnage, du projet de loi C-19 et de vos inquiétudes au sujet du Code canadien de sécurité.

Nous savons que le ministre des Transports de l'Ontario a rencontré ses homologues des autres provinces et territoires du Canada ainsi que notre ministre des Transports la semaine dernière et qu'ils sont convenus de mettre en place pour la première fois un code canadien de sécurité pour le camionnage au Canada. Étant donné que le camionnage intervient pour au moins 75 p. 100 du transport de marchandises en Ontario, j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Mutch: L'article 8 de la loi sur les véhicules à moteur semble donner au Cabinet des pouvoirs suffisants pour lui permettre de mettre en vigueur, ou du moins négocier, un code uniforme de sécurité et c'est cet aspect d'uniformité que nous appuyons fermement. Si l'on applique un code interprovincial, on devra invariablement l'adopter sous réserve des circonstances locales comme nous l'avons indiqué précédemment. Gordon, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Ramm: Monsieur Clifford, l'entente conclue la semaine dernière nous préoccupe parce qu'on n'y mentionne à aucun endroit le mot «uniformité». Nous pourrions en fait nous retrouver avec 11 codes de sécurité, voire 12 avec les Territoires. Nous avons essayé de faire ressortir dans notre mémoire le caractère impératif d'un code canadien de sécurité uniforme.

M. Clifford: Cela me réjouit car c'est également ce que je désire. L'une des conclusions à la conférence la semaine dernière était que le camionnage interprovincial et extraprovincial sera régi par des organismes différents,

[Text]

provincially, and therefore different interpretations of this code. What are your feelings about that?

You know Ontario highways as well as I do. Have you concerns about a compromise in safety? They are the same roads, essentially the same trucks. Should there be different rules? In other words, should there be one set of rules for trucks that carry Ontario produce strictly within Ontario and another set of rules for trucks that use those same highways, the 401, the 403, the 404 around Metro, to go outside the province? Sometimes they are essentially the same companies, but because they are going from Toronto to Winnipeg they have different rules.

Mr. Ramm: No. I think our interpretation of the word "uniformity" means they should be the same. I should also like to point out that there are probably more private truckers on the road than there are public. Those operating private trucks have just the same concerns about the lack of uniformity in terms of trying to develop a set of standards for operating on Ontario highways, on Quebec highways, on Manitoba highways, etc. There should be one set of standards developed.

Mr. George White (Member, Board of Trade of Metropolitan Toronto): It is our concern that if we perhaps do not have uniformity in the safety code, it could in essence create interprovincial trade barriers.

Mr. Clifford: That exists right now, you mean.

Mr. G. White: To a much greater degree. The purpose of the new legislation is to wring the inefficiencies out of the system. With uniformity we would see that happening.

Mr. Clifford: Are you really saying that you do not see the provinces maintaining their rights to control all aspects of transportation within their boundaries as it now exists? They have this right. They can set their own standards for trucks that stay within their own boundaries. Are you saying there should be a change in that?

Mr. G. White: No, I think what we are really saying is that we fully support the genesis of the National Safety Code that would act on both an intraprovincial and an extraprovincial basis. Unless there is a uniform set of rules with respect to drivers, hours of work, axle loadings, etc.—well, axle loadings may very well differ—certainly safety restrictions, front-end brakes, etc., it could very well cause a mish-mash that would have the tendency of creating some barriers.

Mr. Clifford: I would like to ask what your feelings are regarding the Packwood law in the United States, which gives retaliatory powers to the United States, directly to the President right now, to take measures against Canadian truckers operating in the United States if the

[Translation]

d'où la possibilité d'une interprétation différente de ce code. Qu'en pensez-vous?

Vous connaissez aussi bien que moi les routes de l'Ontario. Un compromis en matière de sécurité vous préoccupe-t-il? Ce sont les mêmes routes et essentiellement les mêmes camions. Devrait-il y avoir des règles différentes? En d'autres termes, devrait-on avoir un ensemble de règles qui s'appliquent aux camions qui transportent les produits de l'Ontario uniquement dans la province et un autre ensemble de règles pour les camions qui utilisent ces mêmes autoroutes, la 401, la 403, la 404 autour de la région métropolitaine, pour aller à l'extérieur de la province? Ce sont parfois essentiellement les mêmes entreprises qui doivent s'astreindre à des règles différentes parce qu'elles transportent des marchandises de Toronto à Winnipeg.

M. Ramm: Non. D'après nous, notre interprétation du mot «uniformité» signifie que ces règles doivent être les mêmes. Je souligne également qu'il y a probablement plus de camionneurs privés que des camionneurs publics sur la route. Ceux qui exploitent des camions privés éprouvent les mêmes préoccupations au sujet du manque d'uniformité dans l'élaboration d'un ensemble de normes touchant les routes de l'Ontario, du Québec, du Manitoba, etc. Il devrait y voir seulement un ensemble de normes.

M. George White (membre du Board of Trade of Metropolitan Toronto): Si le code de sécurité n'est pas uniforme, cela pourrait créer des obstacles au commerce interprovincial.

M. Clifford: Vous voulez dire que ces obstacles existent à l'heure actuelle.

M. G. White: Dans une plus large mesure. La nouvelle loi a pour objet de débarrasser le système de tous ces problèmes. L'adoption d'un code uniforme devrait permettre d'atteindre ce but.

M. Clifford: Êtes-vous réellement en train de dire que vous ne voudriez plus que les provinces conservent leurs droits de contrôle sur tous les aspects du transport à l'intérieur de leurs frontières, comme c'est le cas à l'heure actuelle? Elles ont ce droit. Elles peuvent établir leurs propres normes à l'endroit des camions qui circulent sur leurs territoires. On devrait donc modifier cette situation, selon vous?

M. G. White: Non. En réalité, nous appuyons pleinement la création d'un code canadien de sécurité pour le camionnage intraprovincial et extraprovincial. Si on ne met pas en place un ensemble uniforme de règles touchant les conducteurs, les heures de travail, les charges selon le nombre d'essieux, etc.—dans ce dernier cas, cela pourrait varier—les restrictions en matière de sécurité, les freins avant, etc., on pourrait très bien se retrouver avec un méli-mélo susceptible de créer des obstacles.

M. Clifford: Que pensez-vous de la Loi Packwood aux États-Unis qui permet à ce pays de prendre des mesures de représailles, à l'heure actuelle directement au niveau du Président, contre les camionneurs canadiens qui exercent une activité aux États-Unis qui iraient à l'encontre des

[Texte]

feeling is that it is against American interests. Do you feel we should have similar powers in our legislation?

[Traduction]

intérêts américains. Selon vous, notre loi devrait-elle renfermer des pouvoirs semblables?

• 1150

Mr. G. White: I guess our feeling with respect to international trucking has been that we are striving to create the level playing field where Americans can come into Canada and play the game by Canadian rules. My understanding of the discussions that have gone on extra-provincially and internationally is that they seek this end.

For example, the new tax imposed on vehicles operating within the United States to travel more than 5,000 miles applies equally to all vehicles whether they are Canadian or American. I do not think I would have a problem with it as long as the rules are the same for both Canadian and American truckers, the Americans coming into Canada have a base in Canada, they operate under the same rules and conditions we do, and they buy Canadian products. I do not think we have a problem with it.

Mr. Clifford: And the same safety standards.

Mr. G. White: Absolutely. As you are aware, within the United States, you will have one set of uniform safety standards between all 48 states.

Mr. Clifford: I am aware of this. I just want to say that in the future, gentlemen, we hope to have meetings in Toronto and we will look forward to meeting you there again.

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: In your brief you mention paragraph 3(1)(d), and you seem to have some concern about regional economic development. I must say that the people in Atlantic Canada have a lot of concern about regional economic development. They would like this clause to be highlighted and to be reinforced in favour of regional development. They think the clause should say precedence or priority should be given to regional development over viability or profitability of the enterprise. This seems to give you some concern, does it not?

Mr. Mutch: I believe it was a concern we have expressed previously with respect to cross subsidies, which was dealt with by the committee in its report *Freedom to Move*. This was the thrust of those comments. We certainly support regional development.

Mr. Robichaud: You support regional development but you say transport cannot be used as a tool in this case.

Mr. Mutch: Sir, only in the sense of cross subsidies and hidden subsidies. Certainly some transport has to be subsidized. As a matter of fact, in the early days of my attending school in Queen's I was subsidized from Thunder Bay as long as I went by rail. But it was a direct payment; it was not hidden. The statistic was there. This is what we would like to see done.

M. G. White: Sur le plan du camionnage international, nous essayons de créer un milieu uniforme où les Américains pourraient exercer leurs activités au Canada selon les règles de notre pays. C'est ce qui semble ressortir des discussions qui ont eu lieu à l'échelle extra-provinciale et internationale.

Ainsi, la nouvelle taxe imposée aux véhicules circulant à l'intérieur des États-Unis sur une distance de plus de 5,000 milles s'applique également à tous les véhicules canadiens ou américains. Je ne vois pas de problème là-dessus tant que les camionneurs canadiens et américains doivent observer les mêmes règles, c'est-à-dire que les camionneurs américains qui travaillent chez nous doivent avoir une base au Canada, ils doivent respecter les mêmes règles que nous et y acheter des produits canadiens.

M. Clifford: Et les mêmes normes de sécurité.

M. G. White: Absolument. Comme vous le savez, les mêmes normes de sécurité s'appliquent dans les 48 États.

M. Clifford: Je sais. Je voulais seulement vous dire, messieurs, que nous espérons tenir à l'avenir des réunions à Toronto et nous serons impatients de vous rencontrer une nouvelle fois.

Le président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Dans votre mémoire, au paragraphe qui traite de l'alinéa 3(1)(d), vous semblez éprouver quelque inquiétude au sujet du développement économique régional. Je dois dire que les habitants des provinces de l'Atlantique éprouve beaucoup de préoccupations à ce sujet. Ils aimeraient qu'on renforce cette disposition et qu'on accorde la préséance ou la priorité au développement régional et non à la rentabilité de l'entreprise. Cette question vous préoccupe, n'est-ce pas?

M. Mutch: Nous avons déjà abordé la question en ce qui touche la réaffectation des subventions, sujet qu'avait abordé le Comité dans son rapport intitulé *Aller sans entraves*. Il ne fait aucun doute que nous appuyons le développement régional.

M. Robichaud: Vous appuyez le développement régional, mais vous dites que le transport ne peut servir d'outil à cette fin.

M. Mutch: Monsieur, seulement lorsqu'il s'agit de réaffectation de subventions ou de subventions cachées. Il ne fait pas de doute que certains moyens de transport doivent être subventionnés. En fait, lorsque j'ai commencé à fréquenter l'université Queen's, Thunder Bay me subventionnait tant que je voyageais par train. Mais c'était un paiement direct et non caché. Les chiffres étaient là pour le prouver. C'est ce que j'aimerais.

[Text]

Mr. Robichaud: Would you elaborate a little bit more on it, please?

Mr. Ramm: Several years ago the board made a statement on regional economic development. I would like to read parts of it to you if I may, sir:

We recognize that all Canadians will benefit from intelligent economic development of all parts of Canada and support any well-founded project which pursues such development. Endeavouring to stimulate development of eastern and western Canada by the use of freight rates held at lower-than-market value by legislative action, however, is unlikely to succeed. In the context of our North American economy, there is little evidence of any successful or permanent industrial development based on legislated transportation rates. Freight is usually an important factor in the location and expansion of commercial development, but it frequently is not dominant. Furthermore, an investor who might be attracted to an area because of advantageous freight rates derived from geographic or commercial conditions will not be so impressed if these rates are based on legislation which may well be amended or reversed at some future time.

• 1155

So I think what we are saying is that there appears to us to be a conflict in terms of reading paragraph 3(1)(d) and then following up with what is said in paragraph 3(1)(g) with respect to transportation being used as a key. What we are saying is that it is not the only key.

Mr. Mutch: We also agree with the committee's report on the *Freedom to Move* paper, particularly where it says:

However, we believe such decisions should be made openly as the political decisions they are, with open subsidies and no hidden cost to distort the transportation system.

M. Robichaud: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Robichaud. Monsieur Toupin.

M. Toupin: J'aimerais d'abord vous dire que les recommandations techniques qui figurent dans votre rapport sont intéressantes. J'aimerais discuter principalement de votre appui au principe de la déréglementation.

Vous êtes un *board of trade* représentant environ 15,000 membres. Ce sont de petites entreprises, des transporteurs et des gens qui transportent des marchandises. Cela m'étonne que votre organisme appuie le principe de la déréglementation. Ne croyez-vous pas qu'à moyen et à long termes, la déréglementation favorisera indéniablement la concentration du pouvoir économique

[Translation]

M. Robichaud: Pourriez-vous expliquer davantage, je vous prie?

M. Ramm: Il y a plusieurs années, notre organisme a fait une déclaration sur le développement économique régional. J'aimerais vous en lire des extraits, monsieur, si vous le permettez:

Nous reconnaissons que tous les Canadiens profiteront d'un développement économique intelligent de toutes les régions du Canada et nous appuyons tout projet bien réfléchi qui poursuit un tel but. Cependant, il y a bien peu de chance qu'on réussisse à stimuler le développement de l'est et de l'ouest du Canada en recourant à un moyen de transport dont les prix sont maintenus par la loi à un niveau inférieur à celui du marché. L'économie nord-américaine renferme très peu d'exemples d'un développement industriel permanent ou prospère qui ait reposé sur des taux de transport établis par la loi. Le transport des marchandises représente habituellement un facteur important, quoique souvent non dominant, dans l'emplacement et l'expansion du développement commercial. En outre, un investisseur, attiré vers une région à cause de taux de transport avantageux découlant d'un emplacement géographique ou de conditions commerciales propices, y regardera à deux fois si les taux sont dictés par une loi qui pourrait bien être modifiée ou abrogée plus tard.

A notre avis, il semble y avoir une opposition lorsqu'on lit l'alinéa 3(1)(d) et qu'on poursuit avec l'alinéa 3(1)(g) dans lequel les transports représentent un instrument clé. Nous disons qu'il y en a d'autres.

M. Mutch: Nous sommes également d'accord avec le rapport du Comité sur le Livre blanc *Aller sans entraves*, plus particulièrement lorsqu'il dit:

Toutefois, nous croyons que de telles décisions devraient être prises ouvertement, justement parce qu'il s'agit de décisions politiques, en annonçant toutes les subventions et en ne cachant aucun coût qui pourrait fausser le réseau de transport.

Mr. Robichaud: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Robichaud. Mr. Toupin.

Mr. Toupin: I would first like to say that the technical recommendations in your report are interesting. I would like mainly to discuss your support to the deregulation concept.

You are a board of trade representing about 15,000 members. They are small enterprises, carriers and individuals who haul goods. I find it surprising that your board supports the deregulation in principle. Do you not believe that in the medium and long-term, deregulation will certainly promote the concentration of economic power in the hands of a few of your members, the big

[Texte]

entre les mains de quelques-uns de vos membres, les gros transporteurs, au détriment des petits transporteurs et autres petites entreprises, dont la plupart sont membres de votre organisme, je suppose? Vous connaissez les effets secondaires que cela peut entraîner, non seulement au niveau de la sécurité, non seulement au niveau de la survie de plusieurs petites entreprises, mais aussi au niveau du développement des régions en raison des pertes d'emplois directes et indirectes qu'il y aura. En fin du compte, c'est le consommateur qui devra payer davantage. J'aimerais savoir si vous partagez ce point de vue.

Mr. Mutch: You are correct, sir, that our membership is broad, as our written statement mentioned. They are approaching 16,000 members. There are shippers as well as truckers and transporters. The brief has gone through three committees. I think it is moderate and, for the most part, well thought out.

In terms of concentration, though, I would like to ask one of my colleagues to comment on that from the business point of view. George, do you have any comments on concentration?

Mr. G. White: I believe the opposite will occur—that if the U.S. experience is any indication, there will be a substantial increase in entrance into the field because of easier access. That, combined with the uniform National Safety Code, should provide a competitive and a stimulating trucking industry. I do not think you are referring specifically to new rail companies, although there very well may be some branch lines; I think you were referring specifically to truck competition.

M. Toupin: Vous avez fait allusion aux États-Unis. J'ai ici quelques données et commentaires sur les conséquences de la déréglementation qui s'est faite aux États-Unis, tant dans le domaine du service aérien que dans celui du transport routier.

• 1200

Les conséquences ont été une majoration de l'ensemble des tarifs ou de l'éventail des prix, une baisse du service aérien et du service routier, une perte d'emplois, un accroissement des risques d'accidents et une augmentation des faillites et, dans le domaine du transport routier, un accroissement de la concentration. Ce sont les conséquences de la déréglementation qu'il y a eu aux États-Unis. Croyez-vous que la déréglementation aura des résultats différents au Canada?

I would like to have your comments.

Mr. Ramm: I do not disagree with statistics, but anyone can play with numbers, sir. I think the reason there may have been more trucking bankruptcies in the U.S. is that there were more entrepreneurs on the road there. You have to relate it to the number of new businesses established. Also, the U.S. was faced with a recession shortly after the deregulation bills of 1980, which had

[Traduction]

carriers, to the prejudice of small carriers and other small enterprises who, for the most part, I suppose, are members of your board? You are aware of the spin-offs that can result from this situation, not only in terms of safety and the survival of several small enterprises, but also in terms of regional development because of the direct and indirect job losses that will occur. Ultimately, the consumer will have to pay more. What is your feeling about that?

M. Mutch: Vous avez raison de dire, monsieur, que nous comptons beaucoup de membres puisque nous en avons près de 16,000. Il y a des expéditeurs, des camionneurs et des transporteurs. Notre mémoire a été présenté à trois comités. Il est modéré et, il représente, dans sa plus grande partie, le fruit d'une réflexion approfondie.

Pour ce qui est de la concentration, je demanderai à un de mes collègues de donner le point de vue du monde des affaires. George, avez-vous des remarques à faire à ce sujet?

M. G. White: A mon avis, c'est le contraire qui se produira, du moins si l'on peut se fier à l'expérience aux États-Unis. On enregistrera une augmentation marquée du nombre de camionneurs à cause d'une facilité d'accès accrue. Ce phénomène, combiné à la mise en place d'un Code canadien de sécurité uniforme, devrait favoriser la concurrence dans l'industrie du camionnage et la rendre plus stimulante. Je ne crois pas que vous faisiez allusion aux nouvelles compagnies de chemins de fer, bien qu'il pourrait y avoir des embranchements; si je ne m'abuse, vous parlez de la concurrence dans l'industrie du camionnage.

Mr. Toupin: You made a reference to the United States. I have here some data and comments regarding the effects of deregulation in the United States, both for air service and road transportation.

The effects have been an increase in all the rates and prices, a decrease in air and road services, job losses, an increase in accident risks and a rise in bankruptcies, and for the road transportation sector, higher concentration. This is what happened in the United States. Do you think deregulation will have different results in Canada?

J'aimerais mettre la main sur vos remarques.

M. Ramm: Je n'ai rien contre les statistiques, mais on peut leur faire dire n'importe quoi. S'il y a eu plus de faillites dans l'industrie du camionnage aux États-Unis, c'est parce qu'il y avait plus d'entrepreneurs sur la route, selon moi. On doit faire le rapport avec le nombre de création d'entreprise. En outre, les États-Unis ont subi une récession peu de temps après l'adoption des lois de la

[Text]

some impact. Some people are tying the recession to the deregulation, which I do not think is fair.

I can speak from personal experience in terms of having travelled extensively the last six to eight weeks in the United States. I talked to a number of small companies, and deregulation is working from their standpoint. The businesses are more successful. It has fostered an entrepreneurship that was lacking in the U.S. and has now re-emerged. The trucking companies are successful. Overall costs of distribution are lower.

Mr. Benjamin: Seven thousand bankruptcies in the United States.

Mr. Ramm: I also have some difficulty in your trying to relate safety to concentration of business. Perhaps you could elaborate for us what you mean by that.

The Vice-Chairman: You will have to do that outside this committee, because we are still behind time.

Merci beaucoup, monsieur Toupin. Monsieur Nowlan.

Mr. Nowlan: Regardless of CLRs, are you against also the interswitching provisions of the bill? Since you gentlemen are from Toronto, where I would think this would be a very relevant thing, I am very surprised that you would be against interswitching. Also, you say:

It appears to the Board of Trade of Metropolitan Toronto that it may be preferable in these circumstances to give the Agency power upon complaint and investigation to set reasonable rates. . .

Are you suggesting that the agency should go back to rate regulation?

• 1205

Mr. Ramm: We are not against the interswitching provisions. We support what is in there in terms of increased interswitching.

Mr. G. White: With regard to the second part, I take it that you are referring to the phase relating to what I would call mandated joint line rates. The board's position is that we believe there is a better way to settle rate disputes in that matter.

Mr. Nowlan: Yes, and on page 9 I infer that you want the agency to set rates.

Mr. G. White: With mandated joint line rates, the agency would set rates. What we are suggesting is that there are probably some more acceptable alternatives than the agency setting mandated joint line rates.

The Vice-Chairman: Thank you very much for having appeared before us and for your report. The Chair recognizes the fact that you were brief in your opening remarks, but your whole brief is part of the official record of the committee.

[Translation]

déréglementation de 1980, et cette récession a eu des conséquences. Certaines gens essaient de lier les récessions à la déréglementation mais selon moi, on ne peut pas la faire.

Je peux parler de mon expérience personnelle puisque j'ai beaucoup voyagé au cours des six à huit dernières semaines aux Etats-Unis. J'ai parlé à plusieurs petites entreprises qui m'ont dit que la déréglementation fonctionnait bien pour elles. Les entreprises sont plus prospères. La déréglementation a favorisé un esprit d'entreprise qui jusque là faisait défaut. Les entreprises de camionnage font de bonnes affaires. Globalement, les coûts de répartition sont inférieurs à ce qu'on s'attendait.

M. Benjamin: Il y a eu 7,000 faillites aux Etats-Unis.

M. Ramm: J'ai également du mal à voir le lien que vous faites entre la sécurité et la concentration des entreprises. Pourriez-vous nous expliquer davantage ce que vous entendez par là?

Le vice-président: Vous allez devoir le faire après la séance, car nous ne respectons pas notre horaire.

Thank you, Mr. Toupin. Mr. Nowlan.

M. Nowlan: A l'exception des CLR, êtes-vous contre les dispositions du projet de loi touchant les changements de voies? Etant donné que vous venez de Toronto, où cette question devrait être très importante, je serais fort étonné que vous vous opposiez à cela. De plus, vous dites:

The Board of Trade of Metropolitan Toronto estime qu'il pourrait être préférable dans ces cas de donner à l'office le pouvoir de régler les plaintes et d'effectuer des enquêtes pour établir des prix raisonnables. . .

D'après ce que vous dites, l'Office devrait-il revenir à la réglementation des prix?

M. Ramm: Nous n'avons rien contre les changements de voies. Nous appuyons les dispositions du projet de loi qui favorisent une augmentation des changements de voies.

M. G. White: En ce qui a trait à la seconde partie, j'ai l'impression que vous faites allusion à ce que j'appellerai des prix de ligne communes attribuées. Notre organisme est d'avis qu'il y a une meilleure façon de régler les litiges à cet égard.

M. Nowlan: Oui, et à la page 9, j'en déduis que vous laisseriez à l'Office le soin d'établir les prix.

M. G. White: L'Office établirait les prix de ligne communes attribuées. En fait, nous estimons qu'il y a probablement d'autres moyens plus acceptables que de laisser ce pouvoir entre les mains de l'Office.

Le vice-président: Je vous remercie de votre témoignage et de votre rapport. Je reconnais que vos remarques préliminaires ont été brèves, mais tout votre mémoire fera partie des délibérations officielles de notre Comité.

[Texte]

Our last witness before lunch is the airline division, CALPA. We have your brief before us, so you can just give us an overview and we could go directly to questioning.

Captain Norm Bindon (President, Canadian Air Line Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman. My general counsel, Mr. John Keenan, his colleague, Miss Lyla Stermer, and Mr. Roger Burgess-Webb, our manager of information services, have joined me today. I will attempt to be brief, but I certainly do not think I will be as brief as the previous group.

The Canadian Air Line Pilots Association is an independent professional organization with a certified bargaining agent for the greater majority of the Canadian airline pilots engaged in scheduled commercial services. The association was founded in 1937 and we now represent 3,200 airline pilots. It can be characterized as being either industrially or safety oriented, and these are the two items we would like to address today.

Our constitution states that we are here to promote and represent the interests of the airline piloting profession, to safeguard the rights of individual members and to promote and maintain the highest standard of flight safety in the industry. I stress the term "highest standard" and we will relate to that in our brief. These objectives reflect the dual but complementary roles of CALPA as the airline pilots trade union and as the collective voice of airline pilots who are tasked under the Aeronautics Act with the ultimate authority over the responsibility for flight safety.

• 1210

Clause 3, the object of the national transportation policy, is described as follows:

3(1) It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions.

CALPA fully supports the goal of an efficient and adequate transportation system. However, we respectfully submit that the notion of a stable transportation system is of equal importance. We are concerned that instability will have negative effects on the thousands of people working within the industry. We are deeply concerned about the potential effects of instability on transportation safety.

Dealing first with air safety, the subject of airline safety does appear in Bill C-18 at paragraph 3(1)(a), where it states that the objectives of the act are most likely to be achieved in a free market system under conditions ensuring that the system meets acceptable safety standards. We are appalled at the use of the term "acceptable" when

[Traduction]

Notre dernier témoin avant le lunch est l'Association canadienne des pilotes de ligne. Comme nous avons votre mémoire en main, vous pouvez simplement nous en donner un aperçu pour que nous puissions passer plus rapidement aux questions.

Capitaine Norm Bindon (président, Association canadienne des pilotes de ligne): Merci, monsieur le président. A mes côtés se trouvent M. John Keenan, mon conseil, son collègue, M^{lle} Lyla Stermer et notre directeur des services d'information, M. Roger Burgess-Webb. Je vais essayer d'être bref mais certainement pas aussi bref que le groupe qui nous a précédé.

L'Association canadienne des pilotes de ligne est un organisme professionnel indépendant disposant d'un agent négociateur accrédité pour la très vaste majorité des pilotes de lignes canadiens qui exercent leur activité dans les services commerciaux réguliers. L'Association a été créée en 1937 et représente actuellement 3,200 pilotes de ligne. L'Association peut se caractériser par son double objectif de sécurité et de promotion de l'industrie; ce sont ces deux questions que nous aimerions aborder aujourd'hui.

Notre constitution précise que notre rôle est de promouvoir et de représenter la profession de pilotes de ligne, de protéger les droits des membres et de favoriser le plus haut niveau de sécurité aérienne dans l'industrie. Nous reviendrons à ce «plus haut niveau» dans notre mémoire. Ces objectifs reflètent le rôle double mais complémentaire de l'ACPL à titre de syndicat des pilotes de ligne et de voix commune des pilotes de ligne auxquels la Loi sur l'aéronautique a conféré l'autorité suprême en matière de sécurité aérienne.

L'article 3, qui est l'objet de la politique nationale des transports, se lit comme suit:

3(1) Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant aux mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions.

L'ACLP appuie pleinement le réseau de transport efficace et approprié. Toutefois, nous estimons respectueusement que la notion d'un réseau de transport stable n'a pas une importance aussi grande. Nous nous inquiétons de ce que l'instabilité entraîne des effets négatifs sur la sécurité des transports, ainsi que pour les milliers de gens qui travaillent dans l'industrie.

En ce qui touche d'abord la sécurité aérienne, le projet de loi C-18 fait mention de la sécurité des lignes aériennes à l'alinéa 3(1)a) lorsqu'il affirme que les objectifs de la loi seront plus susceptibles d'être atteints dans un marché libre qui permettra au système de répondre à des normes de sécurité acceptables. Nous sommes consternés de voir

[Text]

the public is clearly entitled to and expects the highest safety standards. Nowhere are there provisions which can assure that the highest level of safety, or even these so-called "acceptable", but undefined, standards can be met.

The level of aviation safety in Canada is ostensibly the responsibility of the Minister. In practice, the level of safety we have enjoyed in Canada has been dependant on air carriers' willingness and ability to operate at standards well above the minimum demanded by the Department of Transport.

As efficiency and profit become all-important, the self-policing aspect of the industry will fade. Capital will be forced to trade as closely to the marginal line of safety as the enforcement agency will permit.

Prior to deregulation in the United States, many airline industry experts expected that as the economic regulation by the Civil Aeronautics Board disappeared, it would be replaced by a higher level of safety regulation and inspection by the Federal Aviation Administration. This did not happen. Rather, five years later the FAA had reduced the number of inspectors from approximately 2,000 monitoring 237 air carriers to 1,300, a reduction of approximately 35%, monitoring 407 air carriers.

Since 1984, when growing safety concerns led to more vigilant and intense airline safety audit, we have seen record fines levied against numerous U.S. airlines, large and small, established and new-entrant. To quote from the Nielsen task force report:

Experience in the United States since the beginning of the transition to economic deregulation has shown quite clearly that a greater burden falls to the safety regulator.

In Canada, where it is anticipated that Bill C-18 will lead to new entrants in the airline industry, all requiring an operating certificate from the Department of Transport after investigation as to their fitness, plus ongoing inspection, we have seen no anticipatory increase in the number of air carrier inspectors. Any increase that we have in fact seen has been in a very specialized category, transportation of dangerous goods.

As the representative of the airline pilot who is charged under the Aeronautics Act with direct authority over and responsibility for the safety of his passengers, crew and aircraft, CALPA is concerned about the insidious world-wide trend in the airline industry toward reduced safety margins. Where once it was "safety first, cost second", with no questions asked, pilots are now increasingly faced with the burden of proving why a cost-saving procedure is not safe. We are seeing more and more reliance upon the

[Translation]

qu'on utilise le terme «acceptable», alors que le public a clairement droit et s'attend à des normes de sécurité du plus haut calibre. On ne trouve aucune disposition qui veille à faire respecter le plus haut niveau de sécurité, ou même ces prétendues normes «acceptables», mais non définies.

Le niveau de la sécurité de l'aviation au Canada relève prétendument du ministre. En réalité, le niveau de sécurité dont nous avons joui au Canada découlait de la volonté et de la capacité des transporteurs aériens d'exercer leur activité à des normes bien supérieures au niveau minimum exigé par le ministère des Transports.

À mesure que l'efficacité et le bénéfice deviendront des facteurs omniprésents, l'industrie commencera à perdre cette capacité d'autoréglementation. Le capital devra être négocié aussi près que possible de la ligne de sécurité que l'office d'application le permettra.

Avant la déréglementation aux États-Unis, une foule d'experts de l'industrie aérienne s'attendaient à ce que disparaisse la réglementation économique assurée par le *Civil Aeronautics Board* pour être remplacée par un niveau plus élevé de réglementation et d'inspection par la *Federal Aviation Administration*. Cela ne s'est pas produit. Cinq ans plus tard, la FAA avait diminué le nombre d'inspecteurs de 2,000 pour 237 transporteurs aériens à 1,300 pour 407 transporteurs aériens, une diminution d'environ 35 p. 100.

Depuis 1984, alors que les manifestations accrues d'inquiétude ont amené les autorités à effectuer des vérifications plus vigilantes et plus intenses des lignes aériennes, de nombreuses lignes aériennes des États-Unis, petites et grandes, établies et nouvelles, ont dû payer des amendes records. Voyons ce que le rapport du groupe de travail Nielsen a dit à ce sujet:

Depuis les débuts de la transition vers la déréglementation économique, l'expérience aux États-Unis a révélé très clairement qu'un plus lourd fardeau incombait à l'organisme de réglementation en matière de sécurité.

Au Canada, où l'on prévoit que le projet de loi C-18 favorisera l'entrée de nouvelles lignes aériennes sur le marché qui nécessiteront toutes un certificat d'exploitation du ministère des Transports après enquête à leur sujet, ainsi que des inspections périodiques, il n'y a aucune augmentation prévue du nombre d'inspecteurs affectés aux transporteurs aériens. L'augmentation qui est survenue touche un secteur très spécialisé, le transport des marchandises dangereuses.

En tant que représentante du pilote de ligne auquel la Loi sur l'aéronautique attribue directement le pouvoir et la responsabilité de la sécurité de ses passagers, de ses membres d'équipage et de son aéronef, l'ACPL s'inquiète d'une tendance insidieuse vers une diminution des marges de sécurité dans l'industrie aérienne partout dans le monde. Travaillant auparavant dans un milieu où la sécurité venait en premier lieu et les coûts en second, sans qu'aucune question ne soit posée, les pilotes aujourd'hui

[Texte]

letter of the law. Cost considerations are gaining pre-eminence, as a financially hard-pressed industry simply has no incentive to spend more on safety than is required to meet minimum regulatory standards.

Bill C-18 presents no provisions to allay our fears that the inevitable economic pressures already affecting all segments of the airline industry will also affect safety. No one, other than members of CALPA through our constitutional objectives, has been charged with maintaining the highest standard of safety. Instead, there is a vague reference to acceptable levels. This shortcoming must be addressed.

I will now switch to our concerns about the negative impact of Bill C-18 on the work force. At the top of page 10 we have a quote:

In the final analysis, the deregulation act, if it was nothing else, was the greatest anti-labour act ever passed by an American Congress.

This was said by Frank Borman, president of Eastern Air Lines, in 1982. So it has proved, despite labour-protective provisions incorporated in the act, which have been totally ineffective.

Bill C-18 makes absolutely no reference to the interest of 40,000 airline employees in the context of public interest or the stated national policy. Also, coming from a government whose electoral platform promised jobs for Canadians, Bill C-18 contains, at best, incomplete protection against foreign carriers moving into Canadian markets at the expense of Canadian airlines and their employees. It is labour that has borne the brunt of the cost-decrease push in order to transfer economic benefit from the industry to the consumer.

In Canada, the threat of deregulation is already being used against airline employees in attempts to gain concessions in wages and working conditions in order to be competitive. Yet average airline industry compensation is already significantly lower in Canada than in the United States, both in dollars and as a percentage. The myth of deregulation, with its politically attractive but unrealistic promise of cheaper fares, will cause these attacks on airline labour to continue, despite the lack of justification. And we can expect labour unrest that will be prejudicial to our air transportation system.

There must be specific consideration given by the government toward the consequences to labour of its deregulation proposals.

[Traduction]

sont de plus en plus appelés à justifier le caractère non sécuritaire d'une procédure économique. On s'en tient de plus en plus à la lettre de la loi. Les considérations de coût gagnent en importance parce que l'industrie, harcelée par des questions financières, n'est tout simplement plus motivée à dépenser plus d'argent sur la sécurité que n'en demandent les normes minimums de réglementation.

Parce que le projet de loi C-18 ne renferme aucune disposition à ce sujet, nous craignons que les pressions économiques inévitables qui touchent tous les segments de l'industrie aérienne n'aient également des répercussions sur la sécurité. Personne d'autre, si ce n'est les membres de l'ACLPL dans la poursuite de nos objectifs propres, n'a eu la tâche de maintenir le plus haut niveau de sécurité. À la place, on fait une vague référence à des niveaux acceptables. Cette lacune doit être corrigée.

Je passerai maintenant aux effets négatifs du projet de loi C-18 sur la population active. Au haut de la page 10 figure la citation suivante:

En dernière analyse, la déréglementation aura notamment été la plus grande loi anti-syndicale jamais adoptée par le Congrès des États-Unis.

C'est Frank Borman, président de *Eastern Air Lines*, qui a prononcé cette phrase en 1982. Malgré les dispositions visant à protéger la main-d'oeuvre, la loi s'est révélée totalement insuffisante.

Le projet de loi C-18 ne fait aucunement mention des 40,000 employés de l'air dans l'énoncé de sa politique nationale ou pour le bien de l'intérêt public. Émanant d'un gouvernement qui, pour se faire élire, avait promis des emplois aux Canadiens, le projet de loi C-18 ne renferme, au mieux, qu'une protection incomplète contre les transporteurs étrangers qui accèdent au marché canadien au détriment des lignes aériennes de notre pays et de leurs employés. C'est la main-d'oeuvre qui a fait les frais de la diminution des coûts qui visaient à transférer les bénéfices économiques de l'industrie au consommateur.

• 1215

Au Canada, on commence déjà à utiliser la menace de la déréglementation pour obtenir des gens de l'air des concessions au niveau des salaires et des conditions de travail afin de demeurer concurrentiels. Et pourtant, la rémunération moyenne versée dans l'industrie aérienne au Canada est déjà bien inférieure à celle versée aux États-Unis, à la fois en chiffre absolu et en pourcentage. Le mythe de la déréglementation, auquel est assorti une promesse politiquement attirante, mais irréaliste, de prix réduits, continuera à engendrer ce genre d'attaques à l'endroit des gens de l'air, malgré l'absence de justification. On peut s'attendre à une agitation de la main-d'oeuvre qui aura des conséquences néfastes sur notre réseau de transports aériens.

Il importe que le gouvernement tienne compte particulièrement des conséquences qu'entraînera la déréglementation sur la main-d'oeuvre.

[Text]

Earlier I touched on the concern over the serious potential for greater foreign control of the Canadian airline industry. Under subclause 67(1), foreign ownership of a Canadian airline would appear to be limited to 25%, due to the requirement that 75%, or such lesser percentage as may be specified, of the voting interest be owned or controlled by Canadians. However, the restriction applies to voting rights only.

Also, under clause 73 the requirement that an applicant for domestic air service be Canadian may be waived at ministerial discretion. If foreign carriers, particularly those in the United States with the immense resources and networks that could easily encompass Canada, are allowed to circumvent bilateral agreements and gain access to the Canadian domestic market, we fear the disappearance of the Canadian airline industry as a distinct and separate entity. The consequence to aviation labour would be devastating, as indeed it would be to all Canadians.

In summary, Mr. Chairman, what CALPA believes should be specifically enshrined in the legislation is:

- (1) the overriding public interest of passenger safety of the highest standard, by definition ensuring the financial stability of carriers to meet that obligation and the will and manpower of the Department of Transport to enforce compliance;
- (2) the protection of the interests of airline industry employees as part of the public interest, with full access to and standing before the agency in annual and quadrennial reviews;
- (3) the protection in law of the Canadian airline industry from foreign ownership and control.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I thank CALPA for appearing here this morning, because their presentation is very important to the members of the committee. At least it is very important to me, because you are one of the most important organizations in the air industry. I want to know if in the preparations of both the document *Freedom to Move* and the legislation, Bill C-18, you have been consulted in this regard.

Capt Bindon: No. The answer is a simple no. We have made submissions, but we have not been directly consulted.

Mr. Ouellet: I think it is symptomatic certainly of the reaction we have been receiving as we travel throughout the country to get the views of various people who are interested, or are affected by such a legislation. Certainly I would have thought they would have at least a degree of understanding of the various players who are involved in this area, and that you being one of the important players

[Translation]

J'ai mentionné auparavant à quel point la prise de contrôle de l'industrie aérienne au Canada par des étrangers représentait une sérieuse possibilité. Le paragraphe 67(1) semble limiter la participation étrangère dans une ligne aérienne canadienne à 25 p. 100 à cause de l'exigence voulant que 75 p. 100, ou un autre pourcentage inférieur pouvant être déterminé, des actions donnant droit de vote soient possédées ou contrôlées par des Canadiens. Cependant, cette limitation s'applique uniquement aux actions donnant droit de vote.

En outre, l'article 73 donne au ministre le pouvoir d'outrepasser à l'exigence selon laquelle le demandeur d'un service intérieur soit Canadien. Si on permet à des transporteurs étrangers, particulièrement à ceux des États-Unis, qui peuvent compter sur des ressources immenses et des réseaux pouvant facilement englober tout le Canada, de circonvier aux ententes bilatérales et d'avoir accès au marché intérieur canadien, nous craignons pour la disparition de l'industrie aérienne canadienne en tant qu'entité distincte. Cela aurait des conséquences dévastatrices pour le personnel de l'aviation et, de fait, pour tous les Canadiens.

En résumé, monsieur le président, voici ce que devrait renfermer plus particulièrement le projet de loi:

- (1) dans l'intérêt public, la sécurité maximum des passagers devrait prédominer; il faudrait s'assurer par définition que les transporteurs jouissent de la stabilité financière nécessaire pour satisfaire à cette obligation et que le ministère des Transports a la volonté et la main-d'oeuvre requise pour mettre en oeuvre cette disposition;
- (2) la protection des intérêts des gens de l'air comme une partie de l'intérêt public, assortie d'une reconnaissance complète de la part de l'office dans ses revues annuelles et quadriennales;
- (3) garantir par loi la protection de l'industrie aérienne canadienne contre la propriété et le contrôle étrangers.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je remercie l'ACPL de son témoignage, car son exposé est très important aux yeux des membres du Comité. J'y porte moi-même un très grand intérêt, car vous êtes l'un des organismes les plus importants de l'industrie aérienne. Pouvez-vous me dire si on vous a consultés avant de mettre au point le document *Aller sans entraves* et le projet de loi C-18?

Capt Bindon: Non. La réponse est un simple non. Nous avons envoyé des exposés, mais on ne nous a pas consultés directement.

M. Ouellet: À mon avis, cette réponse est sans contredit symptomatique des réactions que nous observons partout au pays lorsque nous demandons l'opinion des diverses personnes qui s'intéressent à ce projet de loi ou qui sont touchées par celui-ci. J'aurais cru qu'on aurait au moins cherché à comprendre quelque peu la position des divers intervenants dans ce domaine, notamment votre

[Texte]

you would certainly have been consulted. At any rate, I am very happy you are giving three specific recommendations at the end of your presentations for amendment to the legislation.

In relation to safety, certainly the legislation could be improved to be more stringent, and I think we will try to proceed in this regard. But we have been told there are no problems because the department has additional person-years to look at safety. Is it true? Have you met these people? Do you feel there is no problem with the additional person-years that have been hired? What is your reading of the situation?

• 1220

Capt Bindon: As I mentioned briefly, there have been some additional person-years. Our understanding is that none of them are in the area of inspection of the air carriers or directly related to the normal operating safety aspects. They are specialists. They are dealing with the transportation of dangerous goods. There has been a tightening of regulations in that area and there was a requirement for people to deal with the new act in that area. Very few, if any, are directly related to the operation of the airlines.

Mr. Ouellet: This morning *l'Association internationale des machinistes, loge aérienne 1751* testified before us. They told us that as far as their union is concerned, the new features of the Canada Labour Code that deal with health and safety in the workplace are in implementation. A committee has been created. Although they have certain difficulties dealing with the employers, at least it is operative and there is some way of coping with safety aspects. Does the act apply to you? Do you have such committees? Has anything been done about this?

Capt Bindon: I will ask my general counsel, Mr. Keenan, to answer that question.

Mr. John Keenan (General Counsel, Canadian Air Line Pilots Association): Yes. The amendments to the Canada Labour Code that have broadened the health and safety provisions of the code apply now to employment within airlines, including the piloting profession. CALPA has appeared before government committees regarding those particular amendments. Some of the concerns CALPA expressed are that airline pilots, under the Aeronautics Act, have specific safety obligations and duties, which in certain cases may be in conflict with the health and safety provisions of the Canada Labour Code.

At best, we do not see the health and safety provisions of the Canada Labour Code as being an improvement or as giving pilots greater rights than they had before. We also see it as a totally different problem from a general lessening of safety standards in the industry which might come about as a result of deregulation.

[Traduction]

organisme. Quoi qu'il en soit, je suis très heureux de voir que vous proposez trois recommandations à la fin de votre exposé en vue de modifier le projet de loi.

Sur le plan de la sécurité, il ne fait aucun doute que le projet de loi pourrait être plus rigoureux et nous essaierons de déployer nos efforts en ce sens. Cependant, on nous a dit que la situation ne poserait aucun problème, vu que le ministère disposait d'années-personnes supplémentaires pour traiter les questions de sécurité. Est-ce vrai? Avez-vous rencontré ces gens? Pensez-vous que le recours à des années-personnes supplémentaires éliminera tout problème? Quel est votre avis?

Capt Bindon: Comme je l'ai dit brièvement, il y a eu du personnel supplémentaire d'embauché. D'après nous, aucun de ces employés n'est affecté à l'inspection des transporteurs aériens ni directement lié aux questions de sécurité ordinaires des activités. Ce sont des spécialistes qui s'occupent du transport des matières dangereuses. Comme on a renforcé les règlements dans ce secteur, il fallait embaucher des employés supplémentaires. Très peu, le cas échéant, sont directement affectés à l'exploitation des lignes aériennes.

M. Ouellet: Ce matin, l'Association internationale des machinistes, loge aérienne 1751, a témoigné devant nous. De l'avis de ce syndicat, on serait à mettre en place les nouvelles dispositions du Code canadien du travail en matière de santé et de sécurité en milieu de travail. Un Comité a été créé. Et bien qu'il éprouve certaines difficultés dans ses rapports avec les employeurs, au moins, il fonctionne et il représente une façon d'aborder les questions de sécurité. Êtes-vous régis par cette loi? Avez-vous mis sur pied des comités du même genre? Avez-vous fait quelque chose à ce sujet?

Capt Bindon: Je demanderai à notre avocat, M. Keenan, de répondre à cette question.

M. John Keenan (avocat, Association canadienne des pilotes de ligne): Oui. Les nouvelles dispositions du Code canadien du travail en matière de santé et de sécurité s'appliquent maintenant aux employés des lignes aériennes, y compris les pilotes. L'ACPL a comparu devant les comités du gouvernement pour exprimer quelques-unes de ses préoccupations, notamment celle que les pilotes de ligne, aux termes de la Loi sur l'aéronautique, ont des obligations et des tâches particulières au niveau de la sécurité qui, dans certains cas, peuvent s'opposer aux dispositions du Code canadien du travail dans le domaine de la santé et de la sécurité.

Pour dire le mieux, nous ne croyons pas que les dispositions du Code canadien du travail en matière de santé et de sécurité améliorent la situation des pilotes ou leur accorde des droits plus importants qu'auparavant. Nous croyons également qu'il s'agit d'un problème totalement différent de la diminution générale des normes de sécurité dans l'industrie que pourrait entraîner une déréglementation.

[Text]

Mr. Ouellet: Thank you very much.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On a small point of order, we were not able to accommodate the airline pilots during the *Freedom to Move* hearings. I think we will agree these are the front line troops who know what they are talking about. I would urge the committee not to watch the clock too closely, because I think we should hear as extensively as possible from the pilots.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, so long as you let the pilots talk and you are brief—

Mr. Benjamin: I think it is something we should keep in mind when we have one of the most important witnesses we are going to hear.

On the issue of safety and security, you cannot really separate the two. They get separated in the public's perception and also in the government's, but they are really one and the same. Do you consider the Aeronautics Act a safety bill? The Minister and the government members seem to suggest the Aeronautics Act is sufficient. Do we need a national air safety code, as suggested—in fact, as demanded by the trucking industry for example? Do you think a national air safety code should be a separate piece of legislation? Do you consider the Aeronautics Act sufficient, or should more be incorporated in the Aeronautics Act?

• 1225

Capt Bindon: Specifically relating to Bill C-18 and how the Aeronautics Act or any safety code affects it, one of our serious difficulties with the bill is a statement in there that says:

The agency may inquire into and herein determine any matters concerning safety under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the agency.

There is no safety expertise. There is no organization attached to the agency that has the capability of doing that job. There is certainly a conflict. Our first submission on an independent safety body was back about in 1970, and presently we have the Canadian Aviation Safety Board, which is in the process of expanding into an intermodal area of responsibility.

We think that there is a conflict there, and that if anyone is going to monitor the safety end of this act, it certainly cannot be the agency that has no expertise or people to do that. There must be some teeth elsewhere. We need more safety inspectors, with the money being channelled in the right direction. We have seen a number of cases in recent times, the most well known being the crash fire rescue a few weeks ago, which we consider simply to be an economic exercise in reduction of the

[Translation]

M. Ouellet: Merci beaucoup.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. Nous n'avons pas été en mesure d'entendre le témoignage des pilotes de ligne pendant les audiences sur le document *Aller sans entraves*. Nous convenons que ces gens sont très bien placés et savent de quoi ils parlent. J'exhorte le Comité à ne pas appliquer l'horaire trop rigoureusement, car il serait bon que nous entendions le plus possible les pilotes.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, tant et aussi longtemps que vous laisserez les pilotes parler et que vous serez bref. . .

M. Benjamin: Selon moi, c'est un point qu'il faudrait se rappeler lorsqu'on reçoit l'un de nos témoins les plus importants.

On ne peut réellement séparer les questions de sûreté et de sécurité, même si le public et le gouvernement les perçoivent comme deux notions distinctes. Croyez-vous que la Loi sur l'aéronautique prône la sécurité? Le ministre et les membres du gouvernement semblent dire que la Loi sur l'aéronautique est suffisante en elle-même. Avons-nous besoin d'un code canadien de sécurité aérienne, comme le propose. . . en fait, comme l'exige l'industrie du camionnage, par exemple? Croyez-vous qu'un code canadien de sécurité aérienne devrait faire l'objet d'une loi distincte? Selon vous, la Loi sur l'aéronautique est-elle appropriée, ou devrait-on y inclure d'autres dispositions?

Capt Bindon: Dans le cas précis du projet de loi C-18 et de l'influence de la Loi sur l'aéronautique ou de tout autre code de sécurité sur ce projet de loi, l'un de nos plus grands problèmes tient à un énoncé du projet de loi qui dit:

L'office peut enquêter et prendre une décision sur toute question en matière de sécurité en vertu d'une loi du Parlement dont l'application lui incomberait en tout ou en partie.

L'office n'a aucune connaissance dans ce domaine et n'est rattaché à aucun organisme qui a la capacité de faire ce travail. Un conflit existe sans aucun doute. Notre premier mémoire en vue de la création d'un organisme indépendant de sécurité remonte environ à 1970 et, à l'heure actuelle, nous pouvons compter sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, dont la compétence touchera bientôt le secteur intermodal.

Selon nous, il y a un conflit, mais ce ne sera certainement pas l'office qui veillera à l'application des dispositions de sécurité de la loi, puisqu'il n'a ni les connaissances ni le personnel pour le faire. Il faut compter sur d'autres moyens. Nous avons besoin d'un plus grand nombre d'inspecteurs de la sécurité et nous avons besoin que les sommes soient acheminées au bon endroit. Nous avons vu plusieurs cas dernièrement, le plus connu concernant les équipes de sauvetage, il y a quelques

[Texte]

safety factor. Here again we see an agency that has no power to do anything: no inspectors, no expertise in the area.

Mr. Benjamin: Do you think there should be something in the bill that says the agency shall act in accordance with findings of the Aviation Safety Board?

Capt Bindon: Yes, I believe the agency does not and will not have the ability to monitor safety, and the bill should give that authority to another monitoring agency.

Mr. Benjamin: But the agency is the one that does the licensing. Do you think we should amend the bill so that the agency has to put into effect the findings of an aviation safety board?

Capt Bindon: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Ouellet raised the matter about inspectors, and the government says they are hiring 100 more, and you do not find them off the street. Do you think that is adequate, and if not, what is the number they should have if they are going to do a thorough job of maintenance inspections, pilot testing, or whatever? How many do you think should be in place, given the 27,000 or 30,000 aircraft in this country?

Capt Bindon: It is more a case of where they allocate them than it is of the absolute numbers. They are talking about hiring 100 more, but they are going into a specialist area. The increase was probably required in that area anyway, because of the changes in the act. People can play with numbers sometimes. I think it is a little bit of playing with numbers to say it is an increase, because it has nothing to do with an increase in the existing coverage.

Absolute numbers depend a lot on the final format of the aviation industry in this country. We are going to a family-of-airlines concept, and we are going to have two giants and a few others. How many inspectors you need depends on how many of the others there is going to be. In 1985 the Auditor General's report said that in that year in no area of Canada had the inspectors been able to carry out inspections of every carrier under their jurisdiction. So there is a definite shortage. What the numbers are I am not sure.

Mr. Benjamin: They have been just shifting them around and calling it an increase.

Would you, with what has been going on in terms of mergers, take-overs, and affiliations, say there should be some provision in the legislation on the whole matter of successor rights, employee protection, job security, pension benefits, seniority provisions, and so on? Should we have in the bill amendments saying that where there

[Traduction]

semaines, que nous considérons simplement comme un exercice économique de diminution du facteur de sécurité. Voilà encore un exemple de l'office qui n'a aucun pouvoir pour quelque tâche que ce soit: aucun inspecteur, aucune connaissance du domaine.

M. Benjamin: Devrait-on inclure dans le projet de loi une disposition précisant que l'office devra agir conformément aux conclusions du Bureau canadien de la sécurité aérienne?

Capt Bindon: Oui, je crois que l'office n'a pas et n'aura pas la capacité de surveiller les questions de sécurité, et le projet de loi devrait conférer ce pouvoir à un autre organisme approprié.

M. Benjamin: Mais les licences sont délivrées par l'office. Devrait-on modifier le projet de loi pour que l'office soit tenu de mettre en oeuvre les conclusion d'un bureau de la sécurité aérienne?

Capt Bindon: Oui.

M. Benjamin: M. Ouellet a soulevé la question des inspecteurs. Le gouvernement dit qu'il en a embauché une centaine d'autres. On ne trouve pas ces gens très facilement. Croyez-vous qu'il y en ait assez? Sinon, combien d'inspecteurs le gouvernement devrait-il embaucher pour effectuer sérieusement les inspections d'entretien, faire subir les tests aux pilotes, etc? Combien devrait-il y en avoir, compte tenu des 27,000 ou 30,000 aéronefs au pays?

Capt Bindon: C'est plus une question d'affectations que de nombres. Le gouvernement dit qu'il en embauche 100 autres, mais ils seront affectés à un secteur spécialisé. De toute façon, l'augmentation était probablement nécessaire à cause des modifications apportées à la loi. Les gens peuvent quelquefois jouer avec les nombres. Je crois qu'on joue un peu avec les chiffres lorsqu'on dit qu'il y a augmentation, car cette augmentation ne touche aucunement le secteur qui nous intéresse.

Le nombre absolu d'inspecteurs repose dans une large mesure sur la structure définitive de l'industrie de l'aviation au Canada. Nous nous acheminons vers une famille de lignes aériennes qui seront dominées par deux géants. Le nombre d'inspecteurs dont vous avez besoin dépend du nombre d'autres employés qu'il faut pour bouger. Dans son rapport de 1985, le vérificateur général a révélé que les inspecteurs n'avaient pas été en mesure d'effectuer une inspection de chaque transporteur relevant de leur compétence cette année-là dans tous les secteurs du transport aérien. Il y a donc une pénurie évidente. J'ignore cependant les chiffres exacts.

M. Benjamin: Le gouvernement a simplement déplacé des postes, pour dire ensuite qu'il y avait eu augmentation.

Compte tenu des fusions, des prises de contrôle et des affiliations qui se sont produites, devrait-on inclure dans le projet de loi une disposition portant sur toute la question des droits du successeur, de la protection des employés, de la sécurité d'emploi, des prestations de retraite, des années de service, et ainsi de suite? Devrait-on inclure dans le

[Text]

has been a merger or take-over or a new carrier starting up, all of these matters must be mutually agreed to by the parties involved before they get their licence?

• 1230

Capt Bindon: I am not sure what format the bill should include. I agree it should be in there. But one of my concerns is that it was included in the deregulation act in the United States, and nine or ten years after deregulation—

Mr. Benjamin: They never enforced it.

Capt Bindon: I was reading something two days ago that there is now a court case that has ruled, prior to the various appeals that will happen, there is some teeth to the act and people may have to address it. The employees who were disadvantaged may in fact have the right to sue. But this is ten years later.

Mr. Benjamin: I have a final question, in the area of security again. Yesterday the security people at Edmonton International were laid off. The airlines called for tenders. It is in the hands of the airlines for security staff. A different company underbid the security company that presently has the contract at Edmonton International. They underbid a rate of \$5.20 an hour, would you believe? I do not think this is much of a commitment to security. People who issue parking tickets get paid more than the ones who are checking the passengers and the baggage.

Do you think the Department of Transport should take over the whole operation of security, rather than leaving it up to airlines who are going to take the lowest tender in order to get by on the cheap, with the result that the security is inadequate?

Capt Bindon: Either the Department of Transport or it should be the responsibility of the RCMP, very definitely. We have been concerned for some time that much of the increase in security has been cosmetic. If you put enough people standing at a departure gate and put enough fancy uniforms on them, people have the impression there is security. But in many cases it is absolutely the lowest bidder. Certainly there has been a lot of suggestion that the training is inadequate.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. The Chair recognizes Mr. Nowlan, Mr. Robichaud, Mr. Clifford, and after that Mr. Angus, and right after that I will recognize my dinner.

Mr. Nowlan: Like Mr. Ouellet and Mr. Benjamin, I want to thank Captain Bindon and his associates for producing the brief and for co-operating with the Chair in highlighting certain parts of it.

On page 7 you mention—and Mr. Benjamin touched on this, I think—clause 35 and the agency and safety. Let us not kid ourselves, and you even more so. Every time those

[Translation]

projet de loi des dispositions obligeant les parties en cause à convenir mutuellement de toutes ces questions avant qu'une licence soit octroyée, et ce, lorsqu'il y a fusion, prise de contrôle ou création de nouveaux transporteurs?

Capt Bindon: Je ne sais trop comment il faudrait formuler le projet de loi, mais il faudrait y inclure quelque chose. Ce qui me préoccupe, cependant, c'est que la loi sur la déréglementation, aux États-Unis, renfermait quelque chose de semblable, et neuf ou dix ans après la déréglementation. . .

M. Benjamin: Les dispositions n'ont pas été appliquées.

Capt Bindon: Il y a deux jours, j'ai lu qu'un tribunal avait statué, avant les divers appels qui seront interjetés, que la loi était efficace et que les gens pourront y recourir. Les employés qui ont été désavantagés pourront en fait avoir le droit d'intenter une poursuite. Mais cela survient 10 ans après la déréglementation.

M. Benjamin: J'ai une dernière question dans le domaine de la sécurité. Hier, on a mis à pied les personnes préposées à la sécurité à l'aéroport international d'Edmonton. Les compagnies aériennes ont lancé un appel d'offres. Le personnel affecté à la sécurité est maintenant de leur responsabilité. C'est une autre entreprise qui a décroché le contrat de sécurité à cet aéroport, avec un taux inférieur à 5.20\$ l'heure. Le croiriez-vous? Comme engagement en matière de sécurité, ce n'est pas bien fort. Les personnes qui donnent des contraventions dans les stationnements reçoivent plus que celles qui vérifient les passagers et les bagages.

À votre avis, le ministère des Transports devrait-il prendre à sa charge toute la question de la sécurité plutôt que de laisser les compagnies aériennes embaucher le personnel le moins cher qu'ils pourront trouver, au risque de se retrouver avec un système de sécurité insatisfaisant?

Capt Bindon: Soit le ministère des Transports, soit la GRC, très certainement. Depuis quelque temps, nous redoutons que l'accroissement au niveau de la sécurité ne représente en grande partie qu'une façade. Si vous mettez beaucoup de gens en uniforme à une barrière de départ les gens auront une impression de sécurité. Dans bon nombre de cas, cependant, c'est absolument le plus faible enchérisseur qui l'emporte. Il ne fait pas de doute qu'on a beaucoup décrié l'insuffisance de la formation.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Je donne la parole à M. Nowlan, à M. Robichaud, à M. Clifford et à M. Angus, après quoi ce sera le temps d'aller manger.

M. Nowlan: À l'instar de M. Ouellet et de M. Benjamin, je remercie le capitaine Bindon et ses collègues de nous avoir présenté cet exposé et d'avoir bien voulu en faire ressortir certaines parties.

Vous mentionnez à la page 7—et M. Benjamin a également abordé ce sujet, si je ne m'abuse—l'article 35 au sujet de l'office et de la sécurité. Il ne faudrait pas s'en

[Texte]

wheels kiss the earth, I subconsciously am rather pleased we are back on *terra firma*. I am not going to be a party to anything that knowingly is going to do anything to safety. But on subclause 35(3) the agency inquiring into safety, as I read the bill, is really directed to railway safety. Are you not still basically confronted with the Department of Transport and the licensing procedures to operate and to fly?

Capt Bindon: We are. We have been concerned and certainly have made our concerns well known for some time on what we consider the minimum standards of Transport Canada. Statements are being made frequently in the United States that the carriers are meeting minimum standards and that they will meet minimum standards in Canada. This was by stressing the term "highest" as opposed to "acceptable". It is not just a case of semantics or because "highest" sounds better in the press or in a speech. It is a case that we are operating in most of the airlines in this country and have been for many years, partly because the airlines have voluntarily complied, but partly because my association has some 250 people on various technical committees that act in effect as safety inspectors and monitors.

If you are using a scale of one to ten, I would say the minimum standards are probably around the level of five or six, and we have been operating at eight or nine. Now, if you can drop back to the five or six, our concern is that you will slip below that on a regular basis, because it will be the average, and all of these new carriers will not necessarily. . . I am not saying this from the labour point of view—that we want to represent every pilot in Canada—I am saying that from the technical point of view, we will not be in a position to do the monitoring process and to tell the Ministry of Transport when we see areas we are concerned about, or to put pressure on the companies necessarily. That is why we want to see strength, we want to see more inspectors, and we want to see it clearly defined in the act so that there is no ambiguity as to who has responsibility for safety.

• 1235

Mr. Nowlan: Mr. Benjamin raised a point in the act, Captain. Would you agree with me or disagree that the passage and implementation of the Aeronautics Act this Parliament passed was certainly a step forward in terms of the area of safety?

Capt Bindon: Certainly it is a step forward. I was asked whether we had any input into this Bill C-18. Now, into certain changes, the Aeronautics Act and the present Canadian air space review, we have a great deal of input; we are sitting on every committee dealing with that.

Mr. Nowlan: And it has improved the safety regime and environment in Canada.

[Traduction]

faire accroire, et vous encore moins. Chaque fois que mon avion atterrit, je suis bien content dans mon subconscient d'être revenu sur le plancher des vaches. Je n'appuierai rien qui pourrait d'une manière ou d'une autre influencer sur la sécurité. Cependant, au paragraphe 35(3), les enquêtes de sécurité effectuées par l'office touchent, en réalité, directement les chemins de fer. N'êtes-vous pas toujours astreints essentiellement aux exigences du ministère des Transports et de la licence pour exercer votre activité et faire voler des avions?

Capt Bindon: C'est exact. Cela fait déjà quelque temps que nous exprimons nos préoccupations au sujet des normes minimales que doit appliquer Transports Canada. On entend souvent dire aux États-Unis que les transporteurs respectent les normes minimales et que ce sera la même chose au Canada. On l'a fait en soulignant l'expression «du plus haut niveau», par opposition à «acceptable». Ce n'est pas seulement une question de sémantique, car la première expression paraît beaucoup mieux dans un article ou dans un exposé. En réalité, nous travaillons dans la plupart des compagnies aériennes au pays depuis de nombreuses années, en partie parce que les compagnies s'y sont prêtées de bonne grâce, mais aussi parce que mon association compte quelque 250 personnes siégeant à divers comités techniques qui agissent effectivement comme inspecteurs et superviseurs de la sécurité.

Sur une échelle de 1 à 10, les normes minimales se situeraient probablement à cinq ou six, tandis que nos mesures de sécurité s'établiraient à huit ou à neuf. Si on peut revenir aux cinq ou six, nous redoutons une baisse encore plus forte, parce que ce chiffre représente la moyenne et que tous les nouveaux transporteurs n'auront pas nécessairement. . . Je ne parle pas ici du point de vue du syndicat—c'est-à-dire que nous voulons représenter tous les pilotes au Canada—mais bien d'un point de vue technique, car nous ne serons pas en mesure d'assurer la surveillance et d'informer le ministère des Transports des secteurs problèmes ni d'exercer nécessairement une pression sur les sociétés. Voilà pourquoi nous désirons que le projet de loi soit renforcé, que le nombre d'inspecteurs augmente et que la responsabilité de la sécurité soit clairement définie dans la loi.

M. Nowlan: Capitaine, M. Benjamin a soulevé un point dans la loi. Êtes-vous ou non d'accord avec moi pour dire que l'adoption et la mise en oeuvre de la Loi sur l'aéronautique adoptée par le Parlement constituait à n'en pas douter un pas en avant dans le domaine de la sécurité?

Capt Bindon: Entièrement d'accord. On m'a demandé si nous avions été consultés au sujet du projet de loi C-18. Pour ce qui est de la Loi sur l'aéronautique et du programme spatial canadien, nous avons beaucoup collaboré à certaines modifications et nous siégeons à tous les comités qui traitent de ces questions.

M. Nowlan: Et cela a permis d'améliorer la sécurité au Canada.

[Text]

Capt Bindon: Yes.

Mr. Nowlan: Okay. Other members want to ask questions, but I am interested and you have touched on it in your first answer on page 4. I would just like to ask you, from your experience and the experience of your associates—and perhaps I understand what you are saying, but whether it was a new carrier or an old carrier or a new entrant or an existing entrant, on the bottom of your page in the last paragraph, it says that the self-policing aspect of the industry will fade.

Surely any person who wants to stay in business is going to do what they. . . I mean, I know the economy and you say they are going to cut costs, but are you really seriously suggesting that a carrier in the air is going to knowingly cut costs on safety and try to stay in business with the potential of one fatal mistake? The public domain will know that is one carrier to stay away from.

Capt Bindon: They will definitely, in my opinion, attempt to cut costs and consider only the bottom line. The character of the airlines has changed dramatically—

Mr. Nowlan: No, no. Okay, I know the character of the airlines has changed, but then will you fly that plane?

Capt Bindon: Will I fly it as a pilot, or would I fly it as a passenger?

Mr. Nowlan: No, as a pilot. If you know the carrier has cut the cost to impinge on safety, surely you are not going to take it off.

Capt Bindon: If it comes down to the minimum standard, and I am saying that is not an acceptable standard, so we are just operating on a level that is. . . safe is a very subjective term; what is safe and what is safer? If we come down just to minimum standards and it is a case where it is demonstrated that it meets those minimum standards—

Mr. Nowlan: No, but Captain, you know from your experience and you know a lot more about this than I do—I am just a layman here—but you know the area and I respect your brief and I respect your point of view and I certainly am going to respect your answer in this. If you know that a carrier—and let us pretend it is a new entrant—has cut costs because of economy and this is impinging on safety, are you going to take that plane off the ground?

Capt Bindon: I am not, no.

Mr. Nowlan: Thank you. The last question is just a detailed question. On the bottom of the page, you refer to one quote from the assistant deputy minister's keynote address in Vancouver of the Flight Safety Foundation's annual seminar. Do you have the speech with you? Or I guess I can get it from the DOT.

Capt Bindon: Yes, we have a copy of it here.

[Translation]

Capt Bindon: Oui.

M. Nowlan: Très bien. D'autres membres veulent aussi vous poser des questions, mais je m'intéresse à ce que vous avez dit dans votre première réponse, à la page 4. D'après votre expérience et celle de vos collègues—et je comprends peut-être ce que vous dites, mais qu'il s'agisse ou non d'un ancien ou d'un nouveau transporteur ou d'une entreprise nouvelle ou existante, vous dites au bas de la page, dans le dernier paragraphe, que les mesures de sécurité appliquées en propre par les industries commenceront à s'atténuer.

Il est certain que quiconque désire demeurer en affaires doit faire tout ce qu'il faut pour y arriver. Vous dites que les entreprises vont diminuer leurs coûts, et êtes-vous réellement sérieux lorsque vous dites qu'un transporteur aérien diminuera volontairement ses coûts au titre de la sécurité et essaiera de rester en affaires malgré le risque d'une erreur fatale? Le public saura qu'il lui faut éviter ce genre de transporteurs.

Capt Bindon: À mon avis, il ne fait pas de doute que les transporteurs essaieront de diminuer leurs coûts et tiendront compte uniquement de la rentabilité. Les compagnies aériennes ne sont plus ce qu'elles étaient. . .

M. Nowlan: Non, non. Je sais que les compagnies aériennes ont beaucoup changé, mais embarqueriez-vous dans un avion de cette compagnie?

Capt Bindon: Comme pilote ou comme passager?

M. Nowlan: Comme pilote. Si vous savez que le transporteur a réduit ses coûts pour empiéter sur la sécurité, vous ne voudrez sûrement pas prendre l'air avec un de ces appareils.

Capt Bindon: Si cela revient à dire que le transporteur respecte manifestement les normes minimums, ce qui, à mon avis, est inacceptable, nous sommes alors à la limite de la sécurité, qui est un terme fort subjectif.

M. Nowlan: Mais, capitaine, vous jouissez d'une longue expérience et vous en savez beaucoup plus que moi à ce sujet—je suis seulement un novice—et je respecte votre mémoire, ainsi que votre point de vue, mais je vais assurément respecter la réponse que vous allez me donner. Si vous savez qu'un nouveau transporteur a diminué les coûts pour des raisons d'économies et que cela nuit à la sécurité, accepteriez-vous de piloter cet avion?

Capt Bindon: Non.

M. Nowlan: Merci. Une dernière chose. Au bas de la page, vous citez un passage d'une allocution prononcée par le sous-ministre adjoint à Vancouver, lors du colloque annuel de la Fondation pour la sécurité aérienne. Avez-vous cette allocution avec vous? Sinon, je peux l'obtenir du MDT.

Capt Bindon: Oui, nous l'avons ici.

[Texte]

Mr. Nowlan: If I could while I stand down, I would like to take a look at something else. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Nowlan. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: In the course of answering Mr. Nowlan's question, I think you have answered mine. I wanted to ask you, are the present minimum standards acceptable in the case of the airline industry? Because you mention quite a lot of concern with acceptable standards and you said they were not acceptable.

Capt Bindon: No, we consider them to be absolutely that: they are minimum, and if you fall below it something should happen; you should be fined, you should be suspended, action should be taken. But the targets certainly should be well above that—not just on the bare minimum.

Mr. Robichaud: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Clifford, Mr. Angus, and Mr. Layton.

Mr. Clifford: It seems to me this all revolves around standards. Are you happy? Because every time I inquire about this for my local people back home and every time there is a scare story, they worry about flying, they ask me about the standards. Are you saying the standards are not rigorous enough?

• 1240

Capt Bindon: Yes.

Mr. Clifford: Are you satisfied? I keep hearing the standards used in Canada are the highest in the world. Who should set these standards? You are not happy with what we have now. It means you cannot be happy with the group which sets standards for safety in the world. Who should it be? Should you and your colleagues be the standards setters for the world of air safety? I mean this. Who should it be?

Capt Bindon: We certainly should have input into it. The present level of safety in Canada is very acceptable, but it is not operating at the minimum standards. We do not have people who are attempting to cut corners. We may have people, but certainly we do not have a proliferation of people who are attempting to come down to a minimum level and perhaps dip a little below when they can get away with it.

We are not the only ones making those comments. The people who do the accident investigation and are charged with this in various countries are saying the same thing. Admiral Donald Engen, the administrator of the Federal Aviation Administration in the United States, said "We cannot accept any tendency for people to move down to the minimum standards". That is our concern. Our concern is that economic pressures definitely will be there. We are not going to remove the economic pressures; we just want the protection—

[Traduction]

M. Nowlan: Si vous me le permettez, j'aimerais jeter un coup d'oeil à quelque chose d'autre. Je vous remercie.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Nowlan. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Vous avez déjà répondu à ma question. Je voulais vous demander si les normes minimums actuelles sont acceptables pour l'industrie aérienne. Si je vous le demande, c'est que les normes acceptables semblent soulever beaucoup d'inquiétude et, selon vous, elles ne le sont pas.

Capt Bindon: Nous considérons ces normes comme un minimum; le transporteur qui ne les respecte pas devrait être mis à l'amende, suspendu ou faire l'objet d'une autre mesure. Selon moi, il faudrait relever le seuil de ces normes.

M. Robichaud: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Robichaud. M. Clifford, M. Angus et M. Layton.

M. Clifford: Il me semble que toute la question tourne autour des normes. Êtes-vous satisfaits? Chaque fois que je pose la question pour mes commettants et chaque fois qu'un événement tragique se produit, on a peur de voler et on remet en question les normes. Selon vous, les normes ne seraient pas assez rigoureuses?

Capt Bindon: C'est cela.

M. Clifford: Êtes-vous satisfaits? J'entends dire partout que les normes canadiennes sont les plus élevées au monde. Qui devrait établir ces normes? Vous n'êtes pas satisfaits des normes que nous avons à l'heure actuelle. Cela signifie que vous ne pouvez être d'accord avec l'organisme qui établit les normes de sécurité dans le monde. Qui devrait-on nommer? Les normes mondiales de la sécurité aérienne devraient-elles être établies par vous et vos collègues? Encore une fois, à qui devrait incomber cette tâche?

Capt Bindon: Il faudrait assurément que nous puissions y collaborer. À l'heure actuelle, la sécurité au Canada est très acceptable parce qu'on n'applique pas les normes minimums. Les gens n'essaient pas de «couper les coins». Il peut y en avoir, mais ce n'est certes pas la majorité qui essaie de réduire les coûts pour respecter les normes minimums, ou peut-être les enfreindre légèrement lorsqu'ils peuvent le faire sans crainte.

Nous ne sommes pas les seuls à faire ce genre de remarques; il y a aussi les enquêteurs dans divers pays qui sont chargés de faire la lumière sur les accidents d'aviation. L'amiral Donald Engen, directeur de la *Federal Aviation Administration* des États-Unis, a dit qu'il était inacceptable d'abaisser le niveau de sécurité pour respecter des normes minimums. Voilà ce qui nous préoccupe, car les pressions économiques se feront sentir à n'en pas douter. Il n'est pas question d'enlever ces pressions économiques, nous voulons seulement la protection. . .

[Text]

Mr. Clifford: You want to introduce another line. In other words, you want to have a passing grade of colour. You do not want to be minimum. Everything above minimum and the airplane goes off the ground with you piloting it. You have told us you will pilot it if it is above minimum standards. In your perception, if it is minimum or below, you are not going to fly it. I assume you are speaking for your colleague.

What are you really asking for? Is it a little line which says "this is minimum", and 10% above that is something called "minimum plus on the way to perfection", whatever that is? Are you asking for another little grouping which gives you a warning light? It gets redder and redder, and when it hits minimum everybody gets off the airplane? Is this really what you would like to see?

Capt Bindon: On a scale of one to ten, we would like to operate at ten. Perhaps it is a little ridiculous or a little pie-in-the-sky. We would like the inspection, the responsibility for minimum standards, and who is responsible to be very carefully enshrined in the legislation and also that those are absolute minimums. We will continue to apply the pressure—

Mr. Clifford: I think you want one more thing. We cannot have you coming back in a couple of years and telling us the standards are not good enough. I think you want to control the standards. If you do not set the criteria, you will always be back here saying it is not good enough.

Capt Bindon: No, we do not want to control the standards. We want input into the standards. We do not want to set the standards because we will get into our own conflict of interest. We also represent our pilots. For us to police the standards of our own—

Mr. Clifford: I did not ask you to police it. I said set the standards. Canadians want to know what the hell the standards should be for safe flight. They want to know what that is. I will give you an example: fire crash rescue units. Do you know what they are?

Capt Bindon: Yes.

Mr. Clifford: In the air today. . . Well, I guess these things happen on the ground. If there is such a thing as a fire crash, we have fire crash rescue units and people to man these things. They have certain jobs to do. You inside the airplane and the people you control in the airplane have other jobs to do. Is this not correct?

Capt Bindon: That is correct.

Mr. Clifford: Can you respond to that? Is this procedure and everybody's responsibility clear in your mind?

Capt Bindon: It is clear in my mind, but I suggest it is not clear in the government's mind. This is where we are having difficulties with crash fire rescue.

Mr. Clifford: What do you think it should be?

Capt Bindon: It is a case of interpretation for saving money. It is a case of interpreting the minimum standards. It is a very good example because it is interpreting the

[Translation]

M. Clifford: Vous voulez introduire un autre niveau d'acceptation qui ne soit pas la norme minimum. Alors seulement, vous consentirez à piloter l'avion. C'est ce que vous nous avez dit. Si le transporteur est à la limite ou sous la norme minimum, vous ne piloterez pas l'avion. Je suppose que vous parlez au nom de votre collègue.

Quelles sont réellement vos exigences? Est-ce une petite ligne qui dit: «voilà le minimum», et 10 p. 100 au-dessus, c'est un pas vers la perfection? Cherchez-vous un témoin lumineux qui vous dira quand débarquer de l'avion?

Capt Bindon: Sur une échelle de 1 à 10, nous aimerions travailler à 10. C'est peut-être un peu ridicule, ou idéal. Nous voudrions que la loi indique clairement qui doit effectuer les inspections et établir les normes minimums, et qu'il s'agit de normes minimums absolues. Nous continuerons d'exercer des pressions. . .

M. Clifford: Vous voulez aussi autre chose, si je ne m'abuse. Nous ne saurions vous permettre de revenir dans deux ans pour nous dire que les normes sont inacceptables. Je crois que vous voulez contrôler les normes. Si vous n'établissez pas les critères, vous reviendrez toujours à la charge pour les critiquer.

Capt Bindon: Non, nous ne voulons pas contrôler les normes. Mais y collaborer. Nous ne voulons pas établir des normes, parce que nous serions en conflit d'intérêts. Nous représentons également nos pilotes. S'il fallait que nous appliquions les normes. . .

M. Clifford: Ce n'est pas ce que je dis. Je parle d'établir les normes. Les Canadiens veulent savoir à la fin quelles sont les normes d'un vol sécuritaire. Laissez-moi vous donner un exemple. Vous connaissez les équipes d'intervention?

Capt Bindon: Oui.

M. Clifford: Lorsqu'un avion s'écrase et s'enflamme, les aéroports disposent de véhicules d'intervention et d'une équipe spécialisée à cette fin. Celle-ci a des tâches particulières à accomplir, alors que le personnel à l'intérieur de l'avion doit également respecter des consignes. Est-ce exact?

Capt Bindon: C'est exact.

M. Clifford: Selon vous, les responsabilités qui incombent à chacun sont-elles claires dans votre esprit?

Capt Bindon: Ça l'est, mais pas dans l'esprit du gouvernement. C'est de là que découlent nos problèmes avec les véhicules d'intervention.

M. Clifford: Que proposez-vous?

Capt Bindon: C'est un cas d'interprétation en vue d'économiser de l'argent. C'est une interprétation des normes minimums. Votre exemple est très bien choisi

[Texte]

minimum standard. The term "crash fire rescue", or another one used interchangeably, internationally, "rescue and fire fighting", very clearly say "rescue".

The federal government says they have absolutely no responsibility for rescue. They literally interpret the ICAO standards. The only thing specified in the ICAO standards is how much fluid you have to be able to pump on the burning aircraft and how fast you have to be able to do it. Their interpretation is that if you have one huge truck that can pump it all on in 30 seconds, you have accomplished what the act says. This is an interpretation of minimum standards to save money.

• 1245

Mr. Clifford: Wait a minute, though. Your job is to get the people off the plane, is it not?

Capt Bindon: Our job is to initiate the evacuation, if we can do it.

Mr. Clifford: If you and your people are not knocked unconscious or are not dead or something, you are supposed to get everybody off the plane and these other people are supposed to put the fire out—do I have it right?—or to clear a pathway for you to get at them.

Capt Bindon: No. We disagree. The term "rescue" means they may have to help us open the doors and they may have to help us take people out.

Mr. Clifford: So this standard, which is supposedly set, I am told, by the highest standard-setter in the world, is not good enough. Is this what you are really saying? I have been told it is higher than the FAA's.

• 1250

Capt Bindon: ICAO?

Mr. Clifford: Yes.

Capt Bindon: It depends on your interpretation. Certainly there are some countries where the technical standards are pretty low, but in every developed country they interpret the act as meaning the government has a responsibility for rescue. In fact, at Amsterdam they have 21 firefighters because some of them are going to have to rescue somebody and others are going to spray fluid.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Angus.

Mr. Angus: I want to follow Mr. Nowlan's question about whether you would fly a plane you felt was unsafe. I assume you have a lot of years under your belt in terms of the airline industry.

Capt Bindon: Yes, more than I like to admit.

Mr. Angus: You are not the kind of pilot who would be working for Wapiti or similar companies. That would tend to be a much younger, less experienced... perhaps somebody who has a fairly hefty mortgage and a couple of kids. If they have a choice between keeping their job and refusing to fly in a questionable situation, one that is not black and white, is it not fair to say they would take the chance?

[Traduction]

parce qu'il touche à l'interprétation des normes minimums. Or, il est clair que l'équipe d'intervention doit assurer le sauvetage.

Le gouvernement fédéral affirme pour sa part n'avoir absolument aucune responsabilité en matière de sauvetage. Il interprète à la lettre les normes de l'OACI, qui ne nous précisent que la quantité de liquide à déverser sur l'aéronef en flammes et le temps pour le faire. Si vous avez un gros camion qui peut déverser tout le liquide en 30 secondes, vous avez fait ce que la loi demande. Voilà une interprétation d'une norme minimum qui vise à économiser de l'argent.

M. Clifford: Attendez une minute. Votre travail consiste à évacuer les gens de l'avion, n'est-ce pas?

Capt Bindon: Notre travail est d'organiser l'évacuation si nous pouvons le faire.

M. Clifford: Si vous et votre personnel n'êtes pas inconscients, ni morts, ni blessés, vous êtes censés faire évacuer l'appareil, tandis que l'équipe d'intervention voit à éteindre l'incendie ou à dégager la voie pour que vous puissiez les rejoindre. C'est bien cela?

Capt Bindon: Non. Nous ne sommes pas d'accord. L'équipe d'intervention doit nous aider à ouvrir les portes et, le cas échéant, à faire descendre les passagers.

M. Clifford: Donc, cette norme, qui est censée être établie par la plus haute autorité dans le monde, n'est pas acceptable. Est-ce réellement ce que vous dites? On me dit que cet organisme a un pouvoir supérieur à celui de la FAA.

Capt Bindon: L'OACI?

M. Clifford: Oui.

Capt Bindon: Cela dépend de votre interprétation. Il est vrai que dans certains pays, les normes techniques sont assez basses, mais tous les pays industrialisés interprètent la loi en confiant à l'État la responsabilité du sauvetage. Par exemple, l'aéroport d'Amsterdam compte 21 sapeurs-pompier, car certains d'entre eux sont affectés au sauvetage et d'autres au maniement des lances.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Angus.

M. Angus: Je reviens à la question de M. Nowlan et vous demande si vous piloteriez un avion qui ne serait pas, selon vous, sécuritaire. Je suppose que vous comptez beaucoup d'années d'expérience dans le transport aérien.

Capt Bindon: Oui, plus que j'aimerais l'admettre.

M. Angus: Vous n'êtes pas le genre de pilote qui travaillerait pour Wapiti, ou une compagnie semblable. Ce serait plutôt un jeune pilote moins expérimenté... peut-être quelqu'un qui a deux enfants et une grosse hypothèque à rembourser. Si certains pilotes avaient le choix entre conserver leur emploi et refuser de piloter un appareil douteux, ne serait-il pas juste de dire que certains courraient le risque?

[Text]

Capt Bindon: Some would.

Mr. Angus: Thank you. Since the Aeronautics Act has been changed, have you and your members noticed any substantial change in the level of safety in this country, either up or down?

Capt Bindon: No, not yet.

Mr. Angus: How long do you anticipate it will be before you will see a change as a result of the Aeronautics Act?

Capt Bindon: If we have the proper level of inspection, it should not happen. We do not want to see a change. We are trying to prevent such a change.

Mr. Angus: You have not seen an improvement either.

Capt Bindon: No.

Mr. Angus: Do you anticipate seeing an improvement?

Capt Bindon: We expect gradual improvements, but that is the normal process. It gets safer as the years go by because of technology and better training. We are not looking for a sudden tremendous improvement tomorrow. We do not want to see a sudden drop either.

Mr. Angus: I have one final question, which goes back to the question my colleague put to you of whether there is a need for a separate air safety code to deal with hours of work for cabin crews, fire crash rescue, maintenance standards and things like that. For Canada, is there a need for something like that?

Capt Bindon: Yes.

Mr. Angus: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Layton.

Mr. Layton: I believe most of the questions on safety have been posed and answered. Long before this day and this discussion, the CALPA organization's original slogan was "schedule for safety". It is what you are there for. Listening to some of the questions of my colleagues, I recognize this minimum standard seems to be the ACAO standard. As Canadians and through your organization, we are very active in all committees to set this minimum, which we will exceed, apparently, in our standards.

In your brief this morning, you said while the level of safety depends on a lot of things, the standards demanded, etc., it also depends on the efforts of dedicated individuals. I think this is what Canadians tend to feel is a real safety margin. It is because of pilots and others in the maintenance field who take that kind of responsibility seriously.

I am not sure it is a thing you can legislate. I think it is something which has to be built into our attitudes, our training systems and corporate standards of morale and responsibility. I do not think this is a question of deregulation. I think the safety thing comes before and

[Translation]

Capt Bindon: Certains le feraient.

M. Angus: Merci. Depuis la modification de la Loi sur l'aéronautique, est-ce que vous et vos membres avez remarqué un changement marqué sur le plan de la sécurité au pays, que ce soit à la hausse ou à la baisse?

Capt Bindon: Non, pas encore.

M. Angus: Quand prévoyez-vous voir un changement amené par la nouvelle Loi sur l'aéronautique?

Capt Bindon: Si nous avons les inspections appropriées, cela ne devrait pas se produire. Nous ne voulons pas voir un changement, puisque c'est ce que nous essayons d'éviter.

M. Angus: Vous n'avez pas vu d'amélioration non plus?

Capt Bindon: Non.

M. Angus: Prévoyez-vous une amélioration?

Capt Bindon: Nous prévoyons une amélioration progressive, mais cela est normal. La sécurité s'accroît au fil des ans à cause des progrès techniques et des meilleurs programmes de formation. Mais nous ne nous attendons pas à une amélioration importante pour demain. Nous ne voulons pas non plus qu'il y ait une baisse soudaine.

M. Angus: J'ai une dernière question qui rejoint celle d'un de mes collègues. A-t-on besoin au Canada d'un code de sécurité distinct en ce qui touche les heures de travail des préposés aux passagers, des équipes d'intervention, les normes d'entretien, et des choses du genre?

Capt Bindon: Oui.

M. Angus: Merci beaucoup.

Le vice-président: Monsieur Layton.

M. Layton: Je crois que la plupart des questions sur la sécurité ont été posées et qu'on y a répondu. L'ACPL a adopté il y a longtemps un slogan qui portait sur la sécurité. C'est là votre rôle. En écoutant les questions de mes collègues, j'admets que cette norme minimum semble être celle de l'OACI. En tant que Canadien et grâce à votre organisme, nous participons très activement aux travaux de tous ces comités pour établir cette norme minimum que nous dépasserons au Canada, selon toute apparence.

Vous avez dit ce matin dans votre exposé que le niveau de sécurité dépendait non seulement des normes en vigueur et d'une foule d'autres choses, mais aussi des efforts déployés par des gens consciencieux. Voilà où se situe, à mon avis, pour les Canadiens, la véritable marge de sécurité. Et cette situation est attribuable aux pilotes et à tous les autres préposés à l'entretien qui prennent leur rôle au sérieux.

Je ne suis pas certain qu'on puisse réglementer cela. Nos attitudes, nos programmes de formation et nos codes de déontologie doivent s'imprégner de ce comportement. Cela n'a rien à voir avec la déréglementation. Selon moi, pour ne pas perdre ce genre de motivation et de normes

[Texte]

after deregulation, if we are going to continue to have those kinds of motivations and standards in our system.

[Traduction]

dans notre réseau, il importe d'accorder la même importance à la sécurité avant et après la déréglementation.

• 1255

Capt Bindon: I agree, but we are concerned that by changing the legislation or by putting in a new act to regulate all transportation, which does not deal specifically with the safety aspect, we are going to have a very difficult job. We are going to continue the monitoring role, and we are going to have 250 or 400 volunteers if we have to. We do not want the legislation to reduce what we now have and to make our job any more difficult. We are not going to stop doing it, no matter what the legislation says.

Mr. Layton: This is CALPA.

Capt Bindon: CALPA, yes.

Mr. Layton: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Layton, and thank you, Captain and colleagues, for having—

Mr. Nowlan: On a point of order. This is a very interesting speech on safety, and it extends the two quotes in the brief. I wonder if we could make copies and circulate it to members, Mr. Chairman. It is a very interesting document here that covers the very general question we are all concerned about—safety.

The Vice-Chairman: The Chair agrees, Mr. Nowlan.

Capt Bindon: You can keep it. I have another copy.

The Vice-Chairman: So you will have it distributed. Thank you very much for having appeared before us, and we take your concerns very seriously, I would like you to know.

Some hon. members: Hear, hear!

The Vice-Chairman: Thank you very much. The meeting is adjourned until 1.30 p.m. to hear Canadian National Railways. Everybody, please be on time.

AFTERNOON SITTING

• 1335

Le vice-président: À l'ordre!

Je désire souhaiter la bienvenue aux représentants du CN, M. Lawless, M. Morin et M. Massé. C'est la deuxième fois qu'ils témoignent au sujet des projets de loi C-18 et C-19.

Monsieur Lawless, vous avez la parole.

Mr. Ronald E. Lawless (President and Chief Executive Officer, Canadian National): Good afternoon, Mr. Chairman. Thank you very much. I will confirm that Mr. Morin, our Senior Vice-President of Marketing and Mr. Massé, our Senior Finance Officer are with me today.

Capt Bindon: Je suis d'accord, mais si le gouvernement modifie la loi ou en adopte une nouvelle pour réglementer le secteur des transports et qu'on n'y retrouve aucune disposition particulière sur le plan de la sécurité, notre tâche sera plus difficile qu'avant. Nous allons continuer notre rôle de surveillance, quitte à y affecter 250 ou 400 bénévoles s'il le faut. Nous ne voulons pas que la loi nous enlève une partie de ce que nous avons acquis et nous rende la tâche plus difficile. Nous allons continuer d'assumer nos responsabilités, peu importe la teneur de la loi.

M. Layton: Je reconnais bien l'ACPL.

Capt Bindon: Oui, l'ACPL.

M. Layton: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Layton, ainsi que vous, capitaine, et vos collègues, d'avoir. . .

M. Nowlan: J'invoque le Règlement. C'est un débat très intéressant sur la sécurité, qui complète les deux citations mentionnées dans le mémoire. Monsieur le président, serait-il possible d'en faire des exemplaires pour les membres? C'est un document très intéressant, qui aborde toute la question qui nous préoccupe, la sécurité.

Le vice-président: D'accord, monsieur Nowlan.

Capt Bindon: Vous pouvez le garder. J'en ai un autre.

Le vice-président: Vous en remettrez donc un exemplaire à chacun. Je vous remercie beaucoup d'avoir témoigné, et soyez assurés que nous examinerons très sérieusement vos préoccupations.

Des voix: Bravo!

Le vice-président: Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à 13h30. Nous entendrons alors la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Je vous saurais gré d'être tous à l'heure.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

The Vice-Chairman: Order, please!

I wish to welcome Mr. Lawless, Mr. Morin and Mr. Massé, who represent the CN Railways. It is the second time that they make a presentation about Bill C-18 and Bill C-19.

Mr. Lawless.

M. Ronald E. Lawless (président-directeur général du Canadien National): Bonjour, monsieur le président. Merci beaucoup. Je suis effectivement accompagné aujourd'hui de M. Morin, notre vice-président principal chargé du marketing, et de M. Massé, le responsable de nos services financiers.

[Text]

With your permission, what we would like to do is to start today's session off with more or less a response that Mr. Morin will make to some of the earlier discussions and questions we had on our last appearance and some of the things we have heard from some of the recent appearances, and then I would like to conclude before we open it for questions. We will be as brief as we can. Mr. Morin.

Mr. H. Morin (Senior Vice-President, Canadian National): Thank you very much, Mr. Lawless. Mr. Chairman, let me start out by saying that we are very happy to be invited back before this committee which we had the pleasure to address on March 2. At that time, I would have to say we were impressed by the interest the committee showed in the various facts and opinions we presented to you.

Since then, some questions were asked as well as the ones that were asked of us at our last meeting. Concerning the questions asked when we were last before you, we have filed with you today the responses to those questions and through this presentation we will deal with a number of the questions that have arisen or been brought forward by other witnesses who have been in front of you. I repeat what Mr. Lawless says, Mr. Chairman: we will be as brief as we can in order to allow as much time as possible for questions.

Let me start off by saying that there have been some criticisms to the effect that CN's figures were exaggerated when we estimated an overall minimum revenue erosion of some \$1 billion for CN during the five-year period.

Let me point out that studies commissioned by Transport Canada, as flawed as they are, have generally substantiated our estimate. What these studies ignore is the fact that the CN estimate was also based on the some of the bill's other measures that would add to the impact of the competitive access. I would hope that the supporting evidence would lend credence to our view of this very serious matter. A billion-dollar negative impact on revenue in the next five years is a serious problem.

CN does not believe that shippers have been hampered by railway pricing in the past two decades; in fact, I would suggest the opposite. It is interesting to note that no one has demonstrated that an increased volume of goods would be sold if lower rail rates were in effect—it was stated that only lower transportation costs would aid the transportation user. Surely the subsidization of shippers by carriers who are already in a loss position is no boon to the national economy in the longer term.

The Canadian Chemical Producers Association has urged this committee to reject the railway submissions with regard to measures designed to protect captive

[Translation]

Si vous nous le permettez, nous voudrions commencer par une sorte de réponse que M. Morin donnera à certaines des discussions et questions que nous avons eues lors de notre dernière comparution et à certaines des remarques faites par les récents témoins; après quoi je conclurai, avant que nous passions aux questions. Nous serons aussi brefs que possible. Monsieur Morin.

M. H. Morin (vice-président principal, Canadien National): Merci beaucoup, monsieur Lawless. Monsieur le président, permettez-moi de dire d'entrée de jeu que nous sommes très heureux d'être à nouveau invités à comparaître devant ce Comité auquel nous avons eu le plaisir de faire un exposé le 2 mars. Je dois dire que lors de cette première rencontre, nous avons été favorablement impressionnés par l'intérêt manifesté par le Comité pour les divers faits et opinions présentés par nous.

Depuis lors, un certain nombre de questions ont été soulevées en plus de celles qui nous avaient été posées lors de notre dernière rencontre. Nous avons déposé aujourd'hui les réponses à ces dernières, et au cours de notre exposé, nous traiterons d'un certain nombre d'autres questions qui ont été soulevées ou évoquées par certains des témoins qui nous ont précédés. Je répète ce qu'a dit M. Lawless, monsieur le président: nous serons le plus brefs possible afin de réserver autant de temps que possible aux questions.

Je dirais pour commencer qu'on nous a reproché d'utiliser des chiffres exagérés pour le CN lorsque nous avons estimé à environ un milliard de dollars l'érosion globale minimum des recettes de notre société au cours de cette période de cinq ans.

Permettez-moi de vous dire que les études commanditées par Transports Canada, quelque imparfaites qu'elles soient, ont en général confirmé nos estimations. Ce dont ces études ne tiennent pas compte, c'est que celles-ci étaient également fondées sur certaines des autres mesures du projet de loi qui ajouteraient aux effets de l'accès aux autres lignes. J'espère que les justifications que nous apportons donneront du poids à notre point de vue sur cette question extrêmement sérieuse. Une baisse de un milliard de dollars des recettes au cours des cinq prochaines années est en effet un problème sérieux.

Le CN ne croit pas que les expéditeurs aient été handicapés par les prix fixés par les chemins de fer au cours des deux dernières décennies; en fait, j'estime que c'est le contraire qui s'est produit. Il est intéressant de noter qu'aucun d'entre eux n'a démontré que le volume des marchandises vendues augmenterait si des tarifs ferroviaires plus bas étaient pratiqués—they ont simplement déclaré que des coûts de transport plus bas constitueraient une aide pour l'utilisateur. Comment le subventionnement des expéditeurs par des transporteurs qui souffrent déjà des pertes pourrait-il profiter à l'économie nationale, à long terme?

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques a demandé instamment à ce Comité de rejeter les mémoires des compagnies de chemins de fer en ce qui

[Texte]

shippers. CN agrees that there is such a thing as a captive shipper, but contends that its occurrence is uncommon and frequently exaggerated.

As I pointed out to this committee, the reality is that in most cases there are other effective, adequate competitive transportation needs available to shippers located on a particular rail line. I illustrated this with many examples, including those involving a major paper producer and an important aluminium manufacturer.

• 1340

Bill C-18 contemplates a number of measures for all shippers located on the lines of only one railway company. These include final-offer arbitration, extended interswitching, terminal running rights and competitive line rates. CN has submitted that protective measures should only be available to shippers who in the opinion of the agency have no other effective, adequate and competitive transportation service with respect to a specific commodity.

Recognizing at the same time that the determination of such a status should not be impractical and cumbersome in the context of an active rate dispute, we propose then that whenever a shipper wishes to have his status clarified beforehand, there should be a way to do it. We suggest he should apply at any time to the agency. Thereafter, the shipper and the railway company would know their respective positions in conducting their negotiations.

To satisfy those concerns expressed by the CCPA, we suggest that in addition to the definition of "captive shipper" we proposed on March 2, a further subclause should be included, and we have submitted such a proposal today.

Now, Mr. Chairman, perhaps a few words about consultant reports. I guess I have to say there are consultants and there are other consultants and there are still more consultants. Transport Canada uses them and so do the parties appearing before this committee, including Canadian National. The problem is that not all the consultants cover the same ground or come to the same conclusions.

CN, supported by prominent and skilled professions in the transportation consulting business, must take strong exception to some of the principal findings of a number of consultant reports prepared for Transport Canada just recently made public. We find parts of these consultant reports to be seriously at fault. If they are relied upon, they are liable to bring injury to Canada's transportation sector.

Viewed overall, the fault is that essential elements of the U.S. experience in rail deregulation are left out or misrepresented and that the Travacon report, in

[Traduction]

concerne les mesures destinées à protéger les expéditeurs captifs. Le CN reconnaît qu'il y a effectivement des expéditeurs captifs, mais qu'ils sont rares et que leur situation est fréquemment exagérée.

Comme je l'ai fait remarquer à ce Comité, dans la plupart des cas, il existe d'autres moyens de transport efficaces et concurrentiels dont peuvent se prévaloir les expéditeurs qui se trouvent sur une ligne déterminée. J'en ai donné de nombreux exemples, notamment celui qui concerne un important producteur de papier et un gros fabricant d'aluminium.

Le projet de loi C-18 envisage un certain nombre de mesures en faveur de tous les expéditeurs qui se trouvent sur les lignes à une seule compagnie de chemins de fer, notamment l'arbitrage, l'extension de la zone de correspondance, les droits de circulation et les prix de ligne concurrentiels. Le CN a fait valoir que des mesures de protection ne devraient être prises qu'en faveur des expéditeurs qui, de l'avis de l'office, ne disposent pas, pour un produit déterminé, d'un autre service de transport efficace, satisfaisant et compétitif.

Tout en reconnaissant en même temps que la détermination d'une telle situation ne devrait pas être compliquée et malcommode dans le cas d'un conflit au sujet des tarifs, nous proposons que lorsqu'un expéditeur désire que sa situation soit précisée d'avance, il devrait exister un moyen de le faire. Nous proposons qu'il présente la requête à l'office à n'importe quel moment. Par la suite, l'expéditeur et la compagnie de chemins de fer sauraient exactement où s'en tenir lorsqu'ils négocient.

Pour répondre aux inquiétudes exprimées par le CCPA, nous proposons qu'outre la définition d'«expéditeur captif» que nous avons suggérée le 2 mars, un sous-alinéa supplémentaire soit inclus, ce que nous vous soumettons aujourd'hui.

Permettez-moi maintenant, monsieur le président, de dire quelques mots au sujet des rapports d'experts-conseil. Je dois admettre qu'il y a des experts-conseil et experts-conseil, et que même chez les vrais, il y a de bons et de moins bons. Transports Canada les utilise, comme le font les parties qui comparaissent devant ce Comité, y compris le Canadien National. Le problème tient au fait que tous les experts-conseil ne couvrent pas le même domaine ni ne parviennent aux mêmes conclusions.

Le CN, avec l'aide de spécialistes reconnus chez les experts-conseil en matière de transport, ne peut que s'élever vigoureusement contre certaines des principales constatations d'un certain nombre de rapports d'experts-conseil préparés à l'intention de Transports Canada et récemment rendus publics. Certains de ces rapports nous paraissent gravement erronés. Si on leur fait confiance, ils risquent d'être très préjudiciables au secteur canadien des transports.

Généralement parlant, le problème tient au fait que des éléments essentiels de l'expérience américaine dans le domaine de la déréglementation ferroviaire sont laissés de

[Text]

measuring the anticipated financial impact of the competitive access provisions of Bill C-18 is so flaw-filled that no faith can be placed on the results predicted.

Our consultant's submission, prepared by expert transportation lawyers and economists, has been tabled with this committee. These analysts remind us there is no support in the U.S. experience for competitive access such as proposed in Bill C-18. To the contrary, a reading of the U.S. experience shows that such competitive access provisions have been condemned.

There is no disagreement in the United States with the principle that regulatory control is wrongfully applied when effective competition is available to check any indiscretion in rate-making. If there is effective competition, U.S. law does not require competitive access because competition itself will restrain railways from any anti-competitive conduct.

It is surprisingly ignored by Transport Canada consultants that a proposal by some shipper interests to enact provisions comparable to the competitive line rates in Bill C-18 was turned down out-of-hand by the Interstate Commerce Commission as a matter of policy.

Regarding the Travacon report, its pricing model is so full of holes that its predictions of the financial impact of Bill C-18's competitive access provisions should be rejected out-of-hand. It suggests a lower limit estimate of contribution impact that is palpably invalid. We cannot accept that incremental cost to the access railway would be based on updated historic costs, while the accessing railway would use replacement costs. In addition, the upper-limit estimate bears a serious downward bias, and this results from:

1. The failure to take into account the imbalance in incremental costs between the accessed and the accessing railway.
2. The failure to consider that, in the traffic subjected to study, variable cost to be experienced would probably be lower than the system-wide averages generally used to calculate contribution.
3. The failure to indicate that a given railway would probably increase its share of a rate on an existing route where it has a short-haul participation, when a competitive line rate might create a second route with long-haul share.

[Translation]

côté ou déformés et que le rapport de Travacon, lorsqu'il mesure les effets financiers prévus des dispositions visant l'accès aux autres transporteurs, est si plein de lacunes qu'il est impossible de faire confiance aux résultats prédits.

Le rapport de nos experts-conseil, préparé par des avocats et des économistes spécialisés dans le domaine des transports, vous a déjà été remis. Ces analystes nous rappellent qu'aux États-Unis, il n'y a aucune disposition relative à l'accès aux autres transporteurs qui soit comparable à celles du projet de loi C-18. Au contraire, un simple examen de l'expérience américaine nous révèle que de telles dispositions ont été condamnées.

Personne n'est opposé, aux États-Unis, au principe selon lequel toute réglementation est injustifiée lorsqu'une concurrence efficace permet de faire obstacle aux abus dans le domaine de l'établissement des tarifs. S'il existe une concurrence efficace, la loi américaine n'exige pas l'accès aux autres transporteurs, car c'est cette concurrence même qui empêchera les compagnies de chemins de fer d'avoir un comportement anti-compétitif.

Il est surprenant de voir que les experts-conseil de Transports Canada n'ont tenu aucun compte du fait qu'une proposition de certains groupes d'expéditeurs en faveur de la promulgation de dispositions comparables aux prix de ligne concurrentiels du projet de loi C-18 a été automatiquement rejetée par la Interstate Commerce Commission comme contraire à sa politique.

En ce qui concerne le rapport de Travacon, son modèle d'établissement de prix prête tellement le flanc à la critique que ses prévisions concernant l'incidence financière des dispositions visant l'accès aux autres transporteurs, contenues dans le projet de loi C-18, devraient être instantanément rejetées. Ce rapport propose une estimation inférieure de l'incidence de la contribution, qui ne tient absolument pas debout. Nous ne pouvons accepter que le coût marginal pour la compagnie à la ligne de laquelle on a accès soit fondé sur des coûts historiques actualisés, alors que la compagnie qui accède à la ligne de l'autre utiliserait des coûts de remplacement. En outre, l'estimation supérieure est nettement sous-évaluée, ce qui s'explique ainsi:

1. Le fait de ne pas tenir compte du déséquilibre des prix marginaux entre la compagnie dont la ligne est utilisée et l'autre compagnie.
2. Le fait de ne pas tenir compte que, dans le cas du trafic faisant l'objet de l'étude, le coût variable subit serait probablement inférieur aux moyennes de réseaux généralement utilisées pour calculer la contribution.
3. Le fait de ne pas préciser qu'une compagnie donnée augmenterait probablement sa part du tarif pratiqué sur une route existante qu'elle utilise sur une courte distance, lorsqu'un prix de ligne concurrentiel pourrait donner lieu à la création d'une seconde route avec participation sur une longue distance.

[Texte]

[Traduction]

• 1345

Mr. Chairman, you have already had CN suggestions submitted before you a month ago for modifications to the bill. They are not extensive, but they do respect the integrity of carrier investment. The competitive access clauses in the bill do not reflect espoused principles of free competition. They represent subsidization of shippers by carriers—a win-lose situation. They also mean subsidization of U.S. and provincially regulated railways like Canada's national railways. It seems to me the drafters of this bill believe a transfer of dollars from carriers to shippers will benefit the Canadian economy. I think that flies in the face of normally accepted principles of good business.

The Coalition of Concerned Shippers sees C-18 as reducing Canada's freight bill by up to 25%. The Canadian Manufacturers' Association stated its members spent \$15 billion a year on transportation. The committee is well aware that the railways' profits are dangerously close to zero and that truckers' profits are only marginally better. Is it not then fair to ask where that 25% the shippers are talking about is going to come from?

The Canadian Chamber of Commerce, in a brief to this committee, said the legislation must give airlines, railways and trucking companies more freedom to cut costs and to adjust to increased competition. According to a Canadian Press report, the chamber also said:

In light of a sharp disagreement between the railways and shippers over a number of provisions, sufficient flexibility should exist in the legislation in order to adjust the balance between competitive access for shippers and the economic viability of the carriers.

I submit to you that the suggestions we have made would provide precisely the flexibility needed.

When questioned about discriminatory pricing by this committee on March 5, John Heads, Executive Director of the RTC, said:

I am sure the committee has already been told by both CP and CN that the overall financial position of the railways in respect of 1986 was very poor.

So I do not think there is any question about the railways making any sort of monopoly profits through discriminatory pricing.

Much of what the railways feel here in Canada about competitive access is being echoed amidst considerable

Monsieur le président, les propositions du CN en faveur de certaines modifications de projet de loi vous ont déjà été soumises, il y a un mois. Elles ne sont pas très importantes, mais respectent l'intégrité de l'investissement des transporteurs. Les articles relatifs à l'accès aux autres transporteurs ne tiennent pas compte des principes reconnus de libre concurrence. Ils représentent le subventionnement des expéditeurs par les transporteurs—situation où il faut un gagnant et un perdant. Elles signifient également le subventionnement des compagnies américaines et des compagnies soumises à une réglementation provinciale, comme les chemins de fer nationaux du Canada. Il me semble que les rédacteurs de ce projet de loi croient qu'un transfert d'argent des transporteurs aux expéditeurs sera profitable à l'économie canadienne. À mon avis, cela va totalement à l'encontre des principes reconnus de pratique commerciale.

La *Coalition of Concerned Shippers* estime que le projet de loi C-18 réduira de 25 p. 100 les frais de transport de marchandises du Canada. L'Association des manufacturiers canadiens a déclaré que ses membres consacraient 15 milliards de dollars par an aux frais de transport. Le Comité sait fort bien que les profits des chemins de fer sont dangereusement proches de zéro et que ceux des camionneurs leur sont à peine supérieurs. N'est-il donc pas justifié de demander d'où peuvent provenir ces 25 p. 100 dont parlent les expéditeurs?

La Chambre de commerce du Canada, dans un mémoire à ce Comité, disait que la loi devrait donner plus de liberté aux compagnies aériennes, aux compagnies de chemins de fer et aux compagnies de camionnage pour qu'elles puissent réduire leurs coûts et s'adapter à une concurrence accrue. D'après un rapport de la presse canadienne, la Chambre de commerce disait également:

Compte tenu de l'avis diamétralement opposé des chemins de fer et des expéditeurs sur un certain nombre de dispositions, la loi devrait avoir une souplesse suffisante pour établir un équilibre entre l'accès à d'autres transporteurs pour les expéditeurs et la viabilité économique des transporteurs.

Je considère que les propositions que nous vous avons faites créeraient précisément la souplesse requise pour cela.

Parce que ce Comité l'a interrogé, le 5 mars, sur les pratiques de prix discriminatoires, John Heads, directeur exécutif du CTCF, a déclaré:

Je suis certain que le CP et le CN ont déjà dit à ce Comité que la situation financière d'ensemble des chemins de fer, en 1986, était très mauvaise.

Il me paraît donc hors de question que les compagnies de chemins de fer puissent réaliser des profits monopolistiques grâce à l'établissement de prix discriminatoires.

Les sentiments des compagnies de chemins de fer au Canada à l'égard de l'accès à d'autres transporteurs sont

[Text]

apprehension south of the border. Nowhere in the world that we are aware of is the arrangement of physical access to one railway's line from another forced by legislation.

There is much lobbying, much pressure, to get this proposed legislation through Parliament as it is. Some shippers seem impatient to be first with forceable competitive access, which seems to me to be the antithesis of free competition. We believe the proposed provisions for competitive access are shortsighted. The promised gains to shippers, it is certain, will be short lived.

The real future in producing and moving Canada's goods to market has to lie in a proper balance between carrier and shipper, or both will suffer. The carriers obviously will provide inferior service if they can no longer afford the best for their customers. Their customers will lose competitive advantages. And in the final analysis, the jury is still out and the evidence is not all in.

Mr. Chairman, that brings me to the close of these responses from CN to the expressed views of other interested parties. As I see it, the worst situation we can come to is one in which there is no stability in the business environment, one in which the risks carriers and shippers run have no balancing prospect of reward. I say carriers and shippers because we are not adversaries; in reality we are partners in producing and getting Canada's goods to market. If we both do not do our part, our economy will suffer and Canadians will have to accept the consequences. If we do not achieve the stability I spoke of, there will be a constant push for adjustments, with resulting malaise and repetitive tinkering with the regulations.

• 1350

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I would like to conclude the Canadian National presentation with a few remarks. I will try to give you a brief recapitulation of CN's position on C-18.

I would first of all like to confirm that CN does support without reservation the principles and the objectives of regulatory reform as we see them enunciated in the bill's policy declaration. We also fully support the provisions which reflect, and flow from, these principles and objectives. We do, however, note that some of the provisions relating to railways will not contribute to the attainment of the key objectives of regulatory reform. These provisions will in fact extend regulatory control over the railways, and will, we think, perpetuate inequities between rail and other modes with regard to public support and obligations. I would like to focus briefly on four key issues which exemplify this discrepancy between policy and its application.

[Translation]

largement partagés au sud de la frontière, où règne beaucoup d'apprehension. À notre connaissance, nulle part ailleurs au monde l'accès d'une ligne de chemin de fer à une autre n'est imposé par la loi.

Il y a déjà suffisamment de lobbying, suffisamment de pressions pour que ce projet de loi soit approuvé par le Parlement. Certains expéditeurs semblent être impatients d'être les premiers à faire imposer ces dispositions concernant l'accès concurrentiel, ce qui me semble être l'antithèse même de la libre concurrence. À notre avis, les dispositions proposées à cet égard sont à courte vue. Il est indiscutable que les gains promis aux expéditeurs seront sans lendemain.

Le véritable avenir de la production et du transport des produits canadiens jusqu'au marché est indissociable d'un équilibre approprié entre transporteur et expéditeur, sans quoi tous deux en pâtiront. Manifestement, les transporteurs assureront un service inférieur s'ils n'ont plus les moyens d'offrir ce qu'il y a de mieux à leurs clients. Ceux-ci perdront eux-mêmes les avantages offerts par la concurrence. En définitive, seul l'avenir nous dira qui a raison.

Monsieur le président, ceci conclut les réponses du CN aux vues exprimées par d'autres parties intéressées. Selon moi, la pire situation dans laquelle nous puissions nous trouver est celle où le secteur privé n'aurait aucune stabilité, et où les risques que prennent les transporteurs et les expéditeurs n'auraient aucune compensation. Je dis transporteurs et expéditeurs parce que nous ne sommes pas des adversaires; en réalité, nous sommes des associés à une même tâche, qui consiste à produire des biens canadiens et à les acheminer jusqu'au marché. Si nous ne faisons pas chacun notre part, notre économie en souffrira, et le Canada en subira les conséquences. Si nous ne parvenons pas à la stabilité dont j'ai parlé, des aménagements constants deviendront nécessaires, avec le malaise et le bricolage répété des règlements que cela implique.

M. Lawless: Monsieur le président, je terminerai l'exposé du Canadien National par quelques remarques. Je vais essayer de récapituler brièvement ce qu'est notre position à l'égard du projet de loi C-18.

Je tiens tout d'abord à confirmer que le CN souscrit sans réserve aux principes et aux objectifs de la réforme réglementaire énoncée dans la déclaration de principes de ce projet de loi. Nous souscrivons aussi totalement aux dispositions qui reflètent ces principes et objectifs et en découlent. Nous notons cependant que certaines des dispositions relatives aux chemins de fer ne favoriseront pas l'atteinte des objectifs essentiels de cette réforme. Ces dispositions prolongeront, en fait, le contrôle exercé sur les compagnies de chemins de fer et perpétueront, à notre avis, les inégalités entre le chemin de fer et les autres modes de transport sur le plan du soutien et des obligations du public. Je voudrais souligner brièvement quatre points essentiels qui illustrent la divergence entre la politique et son application.

[Texte]

I want first to deal with restrictions on the railways' ability to compete and innovate in multimodal services through application of clause 45 together with subclause 144(5). We believe legislation should encourage development of multimodal systems by treating the various modes on an equal basis. The net effect of the clause I have cited would be to limit the railways' full participation in the multimodal market while allowing other carriers to develop such business unhampered by similar regulation.

Secondly, Bill C-18 does not resolve the issue of compensation for public duties imposed on the railways. For example, compensation for operating unprofitable branch lines will evidently not produce an acceptable return. Neither CN's TerraTransport nor services performed for VIA Rail are dealt with in the bill. To resolve the problem, we have recommended that all imposed public duties carried out by any mode be offered through public tender.

Third, contrary to the stated commitment to free market competition, Bill C-18 does not grant the railways the same freedom to control costs it allows other transportation modes. When I met with you last month, I outlined the major factors which restrict our ability to generate revenue and which dictate a fundamental restructuring of our railway plant organization and operating methods. Regulatory reform as envisaged in Bill C-18 is only one of these factors.

More important is the pressing need to serve customers efficiently and cost effectively. Quality of transportation service is an essential ingredient in the marketing of Canada's goods, both here and abroad. To achieve that objective in a competitive environment, we must have a reduction in regulatory restriction over such initiatives as plant rationalization, and modernization of the operating practices through implementation of advanced technology.

And finally, I ask you to consider again the issue of competitive access, the bill's most contentious provision relating to the railways. You are familiar with our position on this issue. In his presentation today, Mr. Morin has responded to criticisms of that position and I think has demonstrated that any short-term benefit for shippers would eventually be nullified by the hardship caused by a cash-starved railway system. You have also heard testimony from expert witnesses and reviewed reports from transportation consultants that bear out the gravity of the concerns we have raised.

[Traduction]

Parlons tout d'abord des restrictions imposées à la capacité des chemins de fer de concourir et d'innover dans le domaine des services multimodaux du fait de l'application de l'article 45 et du paragraphe 144(5). Nous considérons que la loi devrait encourager le développement de réseaux multimodaux en traitant les divers modes de transport sur un pied d'égalité. L'effet pur et simple de l'article que je viens de citer serait de limiter la participation des chemins de fer sur le marché multimodal tout en permettant aux autres transporteurs d'y prospérer sans qu'ils soient soumis aux entraves d'un tel règlement.

Deuxièmement, le projet de loi C-18 ne règle pas la question du dédommagement pour les responsabilités publiques imposées aux compagnies de chemins de fer. Par exemple, le dédommagement prévu pour l'exploitation d'embranchements non rentables ne produira manifestement pas des recettes acceptables. Ni notre TerraTransport ni les services effectués au profit de VIA Rail ne sont considérés dans ce projet de loi. Pour résoudre le problème, nous avons recommandé que toutes les tâches publiques imposées, et quel que soit le mode de transport, fassent l'objet d'appels d'offres publics.

Troisièmement, contrairement à l'engagement à l'égard de la libre concurrence, le projet de loi C-18 n'accorde pas aux chemins de fer la même liberté de contrôle de leurs coûts qu'il le fait pour les autres modes de transport. Lorsque je vous ai rencontrés le mois dernier, j'ai décrit les principaux facteurs qui font qu'il nous est plus difficile de faire des recettes et qui dictent une refonte intégrale de notre infrastructure et de nos méthodes d'exploitation. La réforme réglementaire envisagée dans le projet de loi C-18 n'est qu'un de ces facteurs.

Ce qui importe plus, c'est l'urgente nécessité de faire preuve d'efficacité dans le service aux clients et dans l'établissement des coûts. La qualité du service de transport est un élément essentiel de la commercialisation des produits du Canada, tant au pays qu'à l'étranger. Pour atteindre un tel objectif dans un climat concurrentiel, il est indispensable que nous bénéficions d'une réduction des restrictions imposées par les règlements à des initiatives telles que la rationalisation et la modernisation des méthodes d'exploitation grâce à la mise en oeuvre de technologies de pointe.

Je vous demande enfin de reconsidérer la question de l'accès aux autres transporteurs, qui est la disposition la plus discutable de ce projet à l'égard des chemins de fer. Vous connaissez bien notre position sur ce point. Dans son exposé d'aujourd'hui, M. Morin a répondu aux critiques dont elle a fait l'objet et a, je crois, démontré que les avantages à court terme éventuels pour les expéditeurs finiraient par être neutralisés par les préjudices causés par un réseau ferroviaire à court d'argent. Nous avons également entendu les témoignages d'experts et étudié les rapports d'experts-conseil en transports qui confirment la gravité des craintes dont nous avons fait état.

[Text]

[Translation]

• 1355

At our previous appearance before this committee, we proposed amendments that would lessen the negative impact of competitive access on both CN and CP Rail, while serving the shippers' unquestioned need for wider choice in mode and carrier selection. However, we are entering uncharted waters in implementing competitive access as currently worded in the bill. Anticipated rewards are tenuous while the risk in our view is great.

Therefore, we propose that implementation of Bill C-18's competitive access measures be deferred until the total impact of its other measures has been assessed in accordance with the review in four years' time called for in clause 266. We are convinced that Bill C-18's other measures will have the desired effect of enhancing service quality and price for shippers. But legislated competitive access within the framework of the declared intent of reduced regulation is a contradiction in terms, and only experience will determine how effectively the other reforms serve the needs of Canada's shippers and the carriers.

Canada's railways must remain healthy if shippers are to continue to have quality, affordable rail transportation. Canada's shippers selling their goods in an increasingly competitive world marketplace need a healthy and viable railway system.

We are not asking you to buy our position, nor to buy the opposing arguments put forward by groups supportive of competitive access. Rather, we are suggesting that you buy time—the time required to make a considered judgment on the cost and the benefits involved in implementing competitive access in Canada. In adopting the approach suggested, we believe you can best ensure that the interests of all parties are served, and that in the end we will, as we must, all come out winners.

The Vice-Chairman: Without further ado, we will go to questioning. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Je suis content de revoir les représentants du CN. Ils semblent avoir une vigueur qui leur manquait au cours des derniers mois.

Il est évident que C-18 est un projet de loi favorable aux expéditeurs. Témoignage après témoignage, les membres du Comité ont pu constater jusqu'à quel point le projet de loi était boiteux quant à la façon dont il traite des différents modes de transport. La section ayant trait aux chemins de fer est très sévère comparativement aux autres parties du projet de loi ayant trait aux autres modes de transport. Par conséquent, je m'expliquais mal que le Canadian National ne se défende pas plus vigoureusement

Lors de notre dernière comparution devant ce Comité, nous avons proposé des modifications qui réduiraient les effets préjudiciables, sur le CN et le CP, des dispositions visant l'accès aux autres transporteurs, tout en répondant aux besoins indiscutables des expéditeurs de pouvoir disposer d'un plus large choix de modes de transport et de transporteurs. Cependant, la mise en oeuvre de ces dispositions, sous leur libellé actuel, nous entraîne en territoire inconnu. Les bénéfices attendus sont ténus, alors que, à notre avis, les risques sont grands.

Nous proposons donc que la mise en oeuvre des dispositions du projet de loi C-18 visant l'accès aux autres transporteurs soit retardée jusqu'à ce qu'on ait pu déterminer l'incidence totale des autres mesures conformément à l'article 266, qui prévoit un examen dans quatre ans. Nous sommes convaincus que les autres mesures du projet de loi C-18 auront l'effet désiré d'amélioration de la qualité des services et des prix pour les expéditeurs. Mais réglementer l'accès aux autres transporteurs alors même que l'intention déclarée est de réduire la réglementation est une contradiction en soi, et seule l'expérience montrera avec quel degré d'efficacité les autres réformes serviront les besoins des expéditeurs et des transporteurs du Canada.

Les chemins de fer du Canada doivent demeurer solides si les expéditeurs veulent continuer à pouvoir jouir de transports ferroviaires de qualité et d'un prix raisonnable. Les expéditeurs canadiens qui vendent leurs produits sur des marchés mondiaux où la concurrence est de plus en plus forte ont besoin d'un réseau ferroviaire viable et solide.

Nous ne vous demandons pas d'accepter tous nos arguments, pas plus que les arguments contraires présentés par les groupes favorables à l'accès aux autres transporteurs. Nous vous recommandons simplement de gagner du temps—le temps requis pour porter un jugement réfléchi sur le coût et les avantages de la mise en oeuvre de ces dispositions au Canada. La démarche que nous vous proposons est celle qui, à notre avis, vous permettra le mieux de vous assurer que les intérêts de toutes les parties sont respectés, et qu'en fin de compte, comme cela s'impose, nous serons tous gagnants.

Le vice-président: Passons tout de suite aux questions. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: I am glad to meet the CN representatives again. They seem to display a dynamic approach that they lacked during the last few months.

Obviously, Bill C-18 favours shippers. One after the other, the testimonies that the members of this committee have heard have shown how inequitable this bill was in its treatment of the various modes of transport. The article dealing with railway transportation is much harsher than the other parts of the bill dealing with other modes of transportation. That is why I could not understand why Canadian National was not putting up a more vigorous fight against a bill which, in certain respects, could be

[Texte]

devant ce projet de loi qui peut, à certains égards, être absolument néfaste à la bonne santé économique de cette société de la Couronne.

[Traduction]

totally detrimental to the economic health of this Crown corporation.

• 1400

On a eu, aujourd'hui, des documents qui démontrent que cette institution canadienne est des plus courageuses.

Je reprends les propos de M. Morin qui dit, à la page 9 de son:

Some of us have called the provision a confiscation of assets... We believe the proposed provisions for competitive access are short-sighted. The promised gains to shippers, it is certain, will be short lived.

Monsieur Morin, c'est une déclaration assez importante que vous faites sur la façon dont le projet de loi est rédigé: vous dites que c'est quasiment un vol public à l'endroit de votre compagnie. Comment pouvez-vous tenir de tels propos? Dans quelle mesure pouvez-vous dire aux compagnies qui, au fond, sont vos clients, que, sans modifications, les modalités de la loi sont de nature à amener, à plus ou moins brève échéance, la disparition de ce qu'ils espèrent, c'est-à-dire une compétition plus grande?

Est-ce que j'ai tort de lire entre les lignes que, finalement, c'est l'existence même de votre compagnie ferroviaire qui est en cause?

Mr. Morin: Just to make sure I understand your question, Mr. Ouellet; how did we come to that conclusion? Well, I do not think it was too difficult to come to.

We took a look forward at the provisions of the bill. When I was here before this committee earlier, I tried to explain at that time why it took so long for us to comment about the damage the bill would do. I explained then that it took us seven months to examine all of our traffic. We took every bit of carload traffic on the WGTA. We examined it under its present conditions and what would happen to it under the competitive access and we assessed the damage. And then and only at that time could we come forward and talk about it.

How do we tell our customers? In fact, sir, we have been telling them what our impression of the damage has been for quite some time. What we have said to them is that really, what they are into is dealing with risk. If we are right—and we believe we are—there is a very serious risk that we will not be able to provide a viable railway service to our customers in the future. We have told people that, we have told this committee that. I can only assume they do not believe us or they have decided to take another risk. I cannot speak for them, Mr. Ouellet. Did I answer your question?

Today, documents were submitted that prove how courageous this Canadian establishment is.

Allow me to quote Mr. Morin who writes, page 9 and 10 of his brief:

Certains d'entre nous ont qualifié ces dispositions de confiscation de l'actif... Selon nous, les dispositions sur l'accès aux lignes concurrentielles sont étiquées. Les avantages promis aux expéditeurs seront, il ne fait aucun doute, de très courte durée.

Mr. Morin, this is a pretty strong comment on the way this bill is written. According to you, this is tantamount to publicly stealing from your company. How can you make such a statement? To what extent can you tell companies which, after all, are your clients, that, unless they are amended, the provisions of the legislation will, sooner or later, eliminate what they are hoping for, that is more competition?

Am I wrong to read this into your brief and to think that in your view, it is the very existence of your railway company that is at stake?

M. Morin: Si j'ai bien compris votre question, monsieur Ouellet, vous voudriez savoir comment nous sommes parvenus à cette conclusion. Eh bien, je ne crois pas que cela ait été trop difficile.

Nous avons étudié les effets que pourraient avoir les dispositions de ce projet de loi. Lorsque j'ai comparu devant ce Comité pour la première fois, j'ai tenté d'expliquer pourquoi cela nous avait demandé si longtemps pour donner notre avis sur les préjudices que causerait ce projet de loi. J'avais alors expliqué qu'il nous avait fallu sept mois pour étudier l'ensemble de notre trafic. Nous avons tenu compte du trafic de chaque wagon couvert par la LTGO. Après l'avoir fait en fonction des conditions actuelles, nous avons essayé de voir ce qui se produirait en vertu de l'accès aux transporteurs concurrents et nous avons évalué le préjudice. Ce n'est qu'alors que nous nous sommes sentis prêts et que nous sommes venus témoigner devant vous.

Comment le dire à nos clients? En fait, monsieur, il y a déjà un certain temps que nous leur disons ce que seront les effets préjudiciables, à notre avis. Nous leur avons simplement dit qu'ils sont engagés dans une entreprise où le risque existe. Si nous avons raison—et nous le croyons—nous risquons fort à l'avenir de ne pas pouvoir assurer un service ferroviaire viable à nos clients. C'est ce que nous leur avons dit; c'est également ce que nous avons dit à ce Comité. Tout ce que je peux supposer, c'est qu'ils ne nous croient pas ou qu'ils ont décidé de prendre un autre risque. Je ne puis pas parler en leur nom, monsieur Ouellet. Ai-je bien répondu à votre question?

[Text]

Mr. Ouellet: Yes, yes. In fact, you would probably be happy to realize that while travelling across the country, we have witnessed more and more some shippers who were starting to be concerned by the consequence of the legislation, and some of them have made some proposed amendments to try to help the two railways to cope with the situation.

I think it is to the credit of the shippers that they have indicated clearly that while they want to have better prices, they do not necessarily want to kill the railway. Some amendments have been suggested by the shippers to try to alleviate some of your problems.

On the other hand, I would like to know from you. . . There has been one suggestion made constantly on the facilities for traffic. There is a clause in the current legislation, subsection 265.8 of the existing Railway Act. We have dozens of recommendations that the committee should replace subclause 144(5) with section 265 of the Railway Act. What is your view about this?

• 1405

Mr. Morin: I do not have the Railway Act with me, but as I understand it, the attempt being made is basically in support of the argument we have put forward to this committee, that clause 45 and subclause 144(5) will, in consort, put the railways out of the intermodal business. It is being attempted to put back some sort of stability and allow the railways to use whatever competitive advantage is inherent to their system to stay in the intermodal business. We support that proposed modification.

Mr. Ouellet: There might be a temptation to say that to accommodate the railway we changed that clause. Is this the big saviour you need?

Mr. Morin: No, Mr. Ouellet. In fact, when we were here before, and even today, I said we had declared a negative impact on our carload business. Clause 45 and subclause 144(5) deal with intermodal business. We did not assume any loss. If the bill stayed the way it is, there would be an incremental loss of somewhere between \$300 million or \$400 million almost immediately because we would simply have to get out of that business.

Mr. Lawless: I might add to that. There is a great deal to be said for ensuring that whatever legislation comes in we do not tinker or tamper with a concept allowing intermodalism to grow. Intermodalism can be the one transportation system in this country that shippers will want to see continued. There is a great deal of advantage to them to see if it continues. There should not be any legislation to interfere with the process of eliminating part of that intermodal chain or making one part of that intermodal chain unable to compete in the process. That is what we are interested in. We want to make sure we do not go back to what we had before with none of the

[Translation]

M. Ouellet: Oui, oui. En fait, vous serez probablement heureux d'apprendre qu'au cours de nos voyages à travers le pays, nous avons rencontré de plus en plus d'expéditeurs qui commencent à s'inquiéter des conséquences de ce projet de loi, si bien que certains d'entre eux ont même proposé des changements pour essayer d'aider les deux compagnies de chemins de fer à faire face à la situation.

Je crois que c'est tout à l'honneur des expéditeurs qu'ils aient clairement précisé que s'ils veulent des prix plus favorables, ils ne veulent pas nécessairement la disparition des chemins de fer. Ils ont donc proposé des changements destinés à atténuer certains de vos problèmes.

En revanche, j'aimerais bien que vous. . . On nous a constamment fait la même suggestion à propos des facilités de transport. Le paragraphe 265.8 de la Loi sur les chemins de fer actuelle en parle. Nous avons reçu des douzaines de recommandations en faveur du remplacement du paragraphe 144(5) par l'article 265 de la Loi sur les chemins de fer. Qu'en pensez-vous?

M. Morin: Je n'ai pas la Loi sur les chemins devant moi, mais si je comprends bien, le but poursuivi concorde avec l'argument que nous avons présenté à ce Comité, à savoir que l'article 45 et le paragraphe 144(5), combinés, interdiront aux chemins de fer de concourir sur le marché intermodal. Le but poursuivi est d'essayer de recréer une certaine stabilité et de permettre aux chemins de fer d'utiliser les avantages inhérents à leurs réseaux, face à la concurrence, pour conserver leur place sur le marché intermodal. Nous sommes d'accord avec la modification proposée.

M. Ouellet: Il pourrait être tentant de dire que pour faire plaisir aux chemins de fer, nous avons modifié cet article. Est-ce cela la bouée de sauvetage dont vous avez besoin?

M. Morin: Non, monsieur Ouellet. En fait, la dernière fois, et même aujourd'hui, j'ai dit que nous avions déclaré que tout cela avait un effet négatif sur le chargement de nos wagons. L'article 45 et le paragraphe 144(5) traitent du transport intermodal. Nous n'avons supposé aucune perte. Si le projet de loi demeurerait inchangé, nous subirions, presque immédiatement, une perte marginale de 300 à 400 millions de dollars, car nous serions tout simplement obligés d'abandonner ce secteur.

M. Lawless: J'aurais quelques mots à ajouter. Les arguments de ceux qui veulent s'assurer que, quelle que soit la loi adoptée, nous n'essayerons pas de modifier le principe selon lequel il faut permettre aux transports intermodaux de se développer sont très valables. Le système intermodal est le seul système de transport de ce pays que les expéditeurs veulent voir maintenu. Il présente beaucoup d'avantages pour eux. Rien, dans la loi, ne devrait entraver le processus d'élimination d'un des éléments de la chaîne intermodale ou de le rendre non compétitif. C'est cela qui nous intéresse. Nous voulons être bien certains de ne pas retourner à l'époque où il n'y

[Texte]

trucks, trains and ships interacting, interconnecting or intertwining in a way in which you can have a through concept.

We are seeing it take place as the result of the Staggers Act in the United States today. It is being encouraged. We are seeing railways buy shipping lines and truck lines, and vice versa. I think it is the main concept. We want to make sure we do not put restrictions in a bill to eliminate that from happening in a most positive way for shippers, not just for railways.

Mr. Ouellet: Mr. Lawless, perhaps you could answer this question. At the end of your presentation, on page 5, you say:

Rather, we are suggesting that you buy time, the time required to make a considered judgment on the cost and benefits involved in implementing competitive access in Canada.

What do you really mean? You are saying it to members of this committee and, I suspect, through us to the government? You are suggesting we buy time. What do you have in mind?

Mr. Lawless: Competitive access is a major step for any transportation system in a country to take. It was studiously avoided when the Staggers Act was put in place in the United States and we think it should be avoided here. We think there is a whole series of measures not there now which Bill C-18 is introducing into the transportation system. If those other measures are put in effect, we believe we should not put everything out at once.

• 1410

After two, three, or hopefully four years' experience with this, you can review the bill again and can then decide whether competitive access would or should be a good thing. We think there is an awful danger here of getting indigestion and that none of us is going to be able to cope with this thing in the ways presented at the moment. This is really what we mean by buying time.

Mr. Ouellet: As you know, your reputation varies with the people we are meeting.

Mr. Lawless: I am surprised. I thought it was all good.

Mr. Nowlan: From Moncton to Montreal.

The Vice-Chairman: The same applies to the committee too.

Mr. Ouellet: We are just back from extensive hearings in the Maritimes where we have learned a lot of unpleasant things. Maybe they are your fault and maybe they are not entirely your fault. I want to know or at least

[Traduction]

avait aucun contact, lien ou correspondance entre les camions, les trains et les navires, et nous voulons un système intégré.

C'est ce qui se passe aujourd'hui aux États-Unis, à la suite de la promulgation de la *Staggers Act*. Cette évolution est encouragée. C'est ainsi que nous voyons des compagnies de chemins de fer acheter des compagnies de navigation et des compagnies de camionnage, et vice-versa. Je crois que c'est cela le principe fondamental. Nous voulons être certains que ce projet de loi ne contienne pas de restrictions qui empêchent que cela se produise et donne des résultats positifs pour les expéditeurs, et pas seulement pour les chemins de fer.

M. Ouellet: Monsieur Lawless, peut-être pourriez-vous répondre à cette question. À la fin de votre exposé, à la page 5, vous dites:

Nous vous exhortons seulement à la patience, le temps nécessaire à l'évaluation avertie des coûts et des profits imputables à l'instauration de l'accès aux lignes concurrentielles au Canada.

Qu'entendez-vous exactement par là? C'est ce que vous dites aux membres de ce Comité et, je le soupçonne, à travers nous, au gouvernement. Vous nous recommandez d'être patients. Que voulez-vous dire exactement?

M. Lawless: L'accès aux lignes concurrentielles est une mesure très importante à prendre pour le réseau de transport d'un pays. Cette mesure a été soigneusement évitée lorsque la *Staggers Act* est entrée en vigueur aux États-Unis, et nous pensons que nous devrions en faire autant. À notre avis, le projet de loi C-18 introduit toute une série de mesures totalement nouvelles dans notre réseau de transport. Si l'on met en vigueur toutes les autres mesures, il nous semble préférable de ne pas tout faire en même temps.

Après deux, trois ou espérons-le, quatre années d'expérience, nous pouvons examiner à nouveau le projet de loi et décider si l'accès aux lignes concurrentielles seraient souhaitables, ou non. À notre avis, nous courons un grave risque d'indigestion et il se pourrait fort bien qu'aucun d'entre eux ne soient capable de faire face à la situation selon les méthodes décrites actuellement. C'est ce que nous voulons dire, lorsque nous parlons de gagner du temps, ou d'être patient.

M. Ouellet: Comme vous le savez, votre réputation varie selon les gens que nous rencontrons.

M. Lawless: Cela m'étonne fort. Je croyais qu'elle était uniformément bonne.

M. Nowlan: De Moncton à Montréal.

Le vice-président: C'est la même chose pour le Comité.

M. Ouellet: Nous revenons d'une longue série d'audiences dans les Maritimes où nous avons appris un tas de choses désagréables. Peut-être est-ce entièrement votre faute, et peut-être pas. C'est ce que j'aimerais savoir;

[Text]

to give you a chance to pass the buck where it probably belongs.

There is a document here signed by you, Mr. Lawless, a copy of which has been circulated to the members of the committee. It has to do with an internal memo you sent to some of your officers. This letter is dated September 10, 1986, and refers to a proposed five-year program of line abandonment totalling 5,400 miles, which was developed in accordance with the blueprint initiative to divest 1,000 miles of track per year.

Obviously this is in the hands of your employees and it is of some public knowledge in various parts of the country. Here is an internal memo that looks like a pretty firm decision arrived at by your company even before Bill C-18 is implemented, even before the bill has even been approved in second reading and even before we started discussing Bill C-18 in our committee.

Are the dice loaded? Have you already been ordered by the government to substantially reduce your operations? Is deregulation, no matter what we do, a *fait accompli*? In order to satisfy the shippers or the men, has the government made a choice to please the shippers and to cut the services in many, many regions of the country?

Mr. Lawless: I think you might refer back to a comment or response I made in answer to a question the last time we were here in which there was an attempt made to tie Bill C-18 to some of the actions we are taking with respect to reducing our work force and also our track miles.

I tried to answer then and I will try again now to indicate to you whether Bill C-18 comes into effect or not. There is a major requirement for this railway to reduce the amount of overcapacity we have in our system, whether you are talking about a redundant rail line, a redundant shop or a redundant activity that might indeed require you to reduce your work force.

• 1415

I said we had a third of our trackage handling 90% of our business; another third, 9%; and the other third, 1%. Any memo, discussion, or correspondence in the corporation is entirely geared to getting our costs down, simply because we are unable to get our revenue up.

Mr. Ouellet: We will argue with you that Chandler is not a redundant service. It does not seem to be an open process. It is a decision that has been arrived at. Year after year we have miles and miles of line abandonment.

Mr. Lawless: It is impossible for the railways to do whatever they want. When we analyse a line and decide it is no longer economical, we apply to the Canadian Transport Committee for abandonment. Sometime that abandonment is forthcoming; more often it is not and the

[Translation]

j'aimerais, en tout cas, vous offrir l'occasion de restituer la responsabilité à ceux qui la méritent probablement.

J'ai devant moi un document signé par vous, monsieur Lawless, dont un exemplaire a également été remis à chacun des membres de ce Comité. Il s'agit d'une note de service interne que vous avez envoyée à certains de vos collaborateurs. Cette note est datée du 10 septembre 1986 et fait allusion à un projet de programme quinquennal d'abandon de 5,400 milles d'embranchement, élaboré conformément à l'initiative de base qui prévoit que vous vous dessaisirez de 1,000 milles de voies par an.

Manifestement, ce document se trouve entre les mains de vos employés et est parvenu à la connaissance du public dans diverses régions du pays. Cette note interne ressemble fort à une décision assez ferme prise par votre compagnie, avant même que le projet C-18 n'acquière force de loi, avant même qu'il ait été approuvé en seconde lecture et avant même que nous ayons commencé à en discuter au sein de notre Comité.

Les dés sont-ils pipés? Le gouvernement vous a-t-il déjà donné l'ordre de réduire sensiblement vos activités? Quoi que nous fassions, la déréglementation serait-elle "un fait accompli"? Pour faire plaisir aux expéditeurs, le gouvernement a-t-il décidé de réduire les services dans de nombreuses régions de notre pays?

M. Lawless: Je vous renverrai au futur à un commentaire ou une réponse que j'ai donné à une question, la dernière fois que nous avons comparu, question qui essayait d'établir un lien entre le projet de loi C-18 et certaines des mesures que nous prenons pour réduire notre personnel et aussi, la longueur de nos voies.

Je vais donc essayer à nouveau d'expliquer ce que nous voulons faire, que le projet de loi C-18 entre en vigueur ou non. Il est absolument nécessaire pour nous, que nous réduisions la surcapacité de notre réseau, qu'il s'agisse d'une ligne, d'un atelier ou d'une activité faisant double emploi et qui vous oblige effectivement à réduire votre personnel.

Comme je vous l'ai dit, 90 p. 100 de notre trafic est assuré par un tiers de nos voies; 9 p. 100 par le second tiers; et 1 p. 100 par le troisième. Toute note de service, discussion ou correspondance au sein de notre compagnie a entièrement pour objet de réduire nos coûts, pour la simple raison qu'il nous est impossible d'accroître nos recettes.

M. Ouellet: Nous vous ferons remarquer que Chandler n'est pas un service superflu. Cela ne semble pas un processus ouvert mais être le résultat d'une décision. Tous les ans, des milles et des milles de voies sont abandonnés.

M. Lawless: Il est impossible pour les chemins de fer d'en faire à leur tête. Lorsque nous étudions une voie et décidons qu'elle a cessé d'être rentable, nous soumettons une demande d'abandon à la Commission canadienne des transports. Elle est parfois accordée; le plus souvent elle

[Texte]

railways are paid a subsidy to keep a line that does not need to be there in operation.

Mr. Ouellet: That is the old system. Under the new C-18 environment, is it not true that it would be much faster and easier for your company to have line abandonment?

Mr. Lawless: I do not think so. We hope it is going to be a lot faster, but my understanding of what is in C-18 does not make it any simpler.

Mr. Angus: I will start with your comment about the railroad getting indigestion. I hope out of this that is all you get, that you do not get a fatal disease that sees the end of a national rail system in this country.

Mr. Benjamin: You will have to renationalize it.

Mr. Angus: Let us begin with the mandate of CNR. Is it not true that the real difficulties for CN began as a result of the last recapitalization bill, which forced you to operate in the private sector but did not give you access to the kind of financing CP has.

Mr. Lawless: I do not think I would agree with that. The last recap in the 1970s was designed to put Canadian National where the National Transportation Act put it in the first place in 1967, and that was to operate on its own on a commercial basis, which has been entirely the philosophy of the company since that time.

• 1420

The problems we have are not unlike the problems of any other railway operating in Canada. The regulatory system we have now precludes us from doing some of the things we should and need to do. I can recite some of those things, such as dealing with the situation of cabooses, but you know about that as well as I do.

Mr. Angus: I knew you would mention it.

Mr. Lawless: That is a bigger problem than any of the ones you might suggest.

Mr. Angus: If CN were given the opportunity to obtain the same kind of interest free loans General Motors has just received this week, what kind of things could you do and what kind of things would you not have to do in terms of your operation?

Mr. Lawless: One very big thing we would not have to do is borrow money at 15%, 14% and 10%. As far as our operations are concerned, I think it would allow us to spend capital in a slightly different way, but that is all.

Mr. Angus: Would it mean the retention of maintenance services at Moncton?

[Traduction]

ne l'est pas, et une subvention est versée à la compagnie de chemins de fer pour continuer à exploiter une ligne qui n'a plus sa raison d'être.

M. Ouellet: Ça, c'est l'ancien système. En vertu du projet de loi C-18, n'est-il pas exact qu'il serait beaucoup plus rapide et facile pour votre compagnie d'être autorisée à abandonner une ligne?

M. Lawless: Je ne le pense pas. Nous espérons que cela ira beaucoup plus vite, mais d'après ce que je comprends du projet de loi C-18, celui-ci ne facilite pas les choses.

M. Angus: Je commencerai par votre remarque au sujet de l'indigestion des compagnies de chemins de fer. J'espère que vous n'aurez rien de plus grave et que vous n'attraperez pas une maladie mortelle qui sonnera le glas d'un réseau national de chemins de fer dans ce pays.

M. Benjamin: Il faudra le renationaliser.

M. Angus: Commençons par le mandat du Canadien national. N'est-il pas exact que les véritables difficultés du CN ont commencé à cause du dernier projet de loi de recapitalisation, qui nous a obligé à fonctionner dans le secteur privé mais ne vous a pas donné accès aux sources de financement dont bénéficie le CP.

M. Lawless: Non, je ne le pense pas. La dernière récapitulation des années 1970 avait pour objet de mettre le Canadien national là où la Loi sur les transports de 1967 l'avait prévu, c'est-à-dire de le laisser fonctionner indépendamment, sur une base commerciale, et qui a toujours été le principe de notre compagnie depuis lors.

Nos problèmes ne sont pas très différents de ceux des autres compagnies de chemins de fer au Canada. Le système de réglementation actuel nous interdit de faire un certain nombre des choses que nous devrions faire et qui sont une nécessité pour nous. Je pourrais en réciter toute une liste, en commençant par le règlement de la question des wagons de queue, mais vous savez tous cela aussi bien que moi.

M. Angus: Je savais que vous en parleriez.

M. Lawless: C'est un problème plus grave que n'importe lequel de ceux que vous pourriez mentionner.

M. Angus: Si l'on donnait la possibilité au CN d'obtenir le même genre de prêt sans intérêt que celui que vient de recevoir la General Motors, cette semaine, qu'est-ce que cela vous permettrait-il de faire et vous éviterait d'avoir à faire, dans votre exploitation?

M. Lawless: Pour commencer, nous ne serions pas obligés d'emprunter de l'argent à 15 p. 100, 14 p. 100 et 10 p. 100. En ce qui concerne notre exploitation proprement dite, je crois que cela nous permettrait d'utiliser nos capitaux d'une manière légèrement différente, mais c'est tout.

M. Angus: Maintiendriez-vous les services d'entretien à Moncton?

[Text]

Mr. Lawless: No, and that is a red herring which I have tried to put to bed before. The issue is not whether or not we retain Moncton. The fact is that we have surplus shop capacity, so we no longer need three shops in our system for many reasons. When you do not need something, you have to close it down which is exactly what has happened as far as the shop in Moncton is concerned.

Mr. Angus: We were told that part of the reason for the excess shop capacity is the increasing number of leased cars that include a maintenance component from the United States. I know that some of those cars are leased by shippers. What is the breakdown of CN shipper leased cars? If there were a component in this bill which required, with one minor exception, the use of Canadian built and maintained cars, what will be the impact on your needs for maintenance facilities?

Mr. Lawless: Again, that is a fallacy because the cars that are leased make up only a small percentage of the total number of cars operating in our system, which is around 80,000, 90,000 or 100,000, and each lease has a different component in it. Some include a maintenance component and some do not. The largest number of cars we have are still maintained in our own shops.

The bottom line here is that not as much maintenance is required in some of the newer equipment we have today. I would not want to dwell entirely on car fleet because the same thing also applies to locomotives. New, up-to-date locomotives do not require the same amount or the same type of maintenance that former locomotives required, which is why the whole concept of maintenance is changing.

Mr. Angus: One other area I want to just quickly touch on is the general matter of safety. We know that we are getting a national safety code for trucking and that we are getting some kind of railway safety act in Canada. However, I do not know what is in them and whether or not they are going to be acceptable. Should the act be in place before C-18 is implemented?

Mr. Lawless: I think it would be more appropriate if they were running parallel, rather than one getting too far ahead of the other one.

Mr. Angus: Subsection 112(2) states that every rate shall be compensatory. What is your interpretation of the word "compensatory" as it is found within this bill? Does that mean costs or costs plus a mark-up? If it only means costs, actual costs or variable costs, do you not make up any lost profit or lost mark-up on those compensatory runs from shippers elsewhere in the system?

[Translation]

Mr. Lawless: Non; voilà justement un des attrape-nigauds auquel j'ai déjà essayé de régler son compte. Le problème n'est pas de savoir si nous garderions Moncton, ou non. Le fait demeure que nous avons une capacité excédentaire en matière d'ateliers et que nous n'avons plus besoin de trois d'entre eux sur notre réseau, et cela pour de nombreuses raisons. Quand vous n'avez pas besoin de quelque chose, vous êtes obligé de le fermer; c'est exactement ce qui s'est passé dans le cas de l'atelier de Moncton.

Mr. Angus: On nous a dit qu'une des raisons de cette surcapacité est le nombre croissant de wagons dont la location comporte l'obligation de leur entretien aux Etats-Unis. Je sais que certains de ces wagons sont loués par des expéditeurs. Combien y a-t-il de wagons loués par des expéditeurs dans le parc du CN? Si ce projet de loi comportait une disposition exigeant, à une petite exception près, qu'on utilise des wagons construits et entretenus au Canada, quelle en serait l'incidence sur vos besoins en matière d'installations d'entretien?

Mr. Lawless: Encore une fois, c'est un raisonnement faux, car les wagons loués ne représentent qu'un faible pourcentage du total des wagons exploités sur notre réseau, qui est de l'ordre de 80,000, 90,000 ou même 100,000, sans compter que chaque location est assortie d'obligations différentes. Dans certains cas, l'entretien est prévu, dans d'autres non. Nous continuons à assurer l'entretien de la majorité des wagons dans nos propres ateliers.

Ce qui compte, c'est qu'une partie du matériel plus moderne que nous utilisons a besoin de moins d'entretien. Je ne voudrais pas m'attarder uniquement sur le parc de wagons, car il en va de même des locomotives. Les locomotives les plus récentes n'ont pas besoin de la même quantité ni du même type d'entretien que celles qui les précédaient. Voilà pourquoi, tout le concept de l'entretien est en train de changer.

Mr. Angus: L'autre domaine dont je voudrais parler brièvement est celui de la sécurité, en général. Nous savons que nous allons avoir un code de sécurité national pour le camionnage et également, une loi quelconque sur la sécurité des chemins de fer au Canada. Je ne sais cependant pas ce qu'elles contiennent, ni si elles seront acceptables. Cette loi devrait-elle être en vigueur avant que le projet de loi C-18 ne soit promulgué?

Mr. Lawless: Je pense que la meilleure solution serait que tout se fasse en parallèle, plutôt que d'avoir une loi qui précède l'autre de trop loin.

Mr. Angus: Le paragraphe 112(2) dispose que les prix doivent être compensatoires. Comment interprétez-vous le terme «compensatoire» au sens où il est utilisé dans ce projet de loi? Cela signifie-t-il les coûts ou les coûts plus une marge bénéficiaire? S'il s'agit uniquement des coûts, réels ou variables, ne compensez-vous pas le manque à gagner grâce aux prix compensatoires pratiqués auprès des expéditeurs, sur d'autres tronçons de votre réseau?

[Texte]

[Traduction]

• 1425

Mr. Lawless: No, according to our understanding of the bill, each move will have to be compensatory within the framework and the understanding of the terms the word "compensatory" will include... whatever the costing formula says it should include.

As you know, we take issue with the current costing formulas now in place with the CTC, and whether we will be able to take issue with the new costing formulas we will not know until we see them.

Mr. Angus: Do you believe the costing formulas should include a profit component?

Mr. Lawless: I sure do.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It escapes me in my innocence why it is that confidential rates shall be at a compensatory rate. What is so great about a confidential contract if it has to be compensatory? Your other rates have to be compensatory. What is so great about a confidential rate and why the hell would you need one, either as a railway or as a shipper? If the rate is not going to be something substantially less than compensatory rates, why do we bother? Is it a requirement in the United States that confidential contracts be compensatory? Or is that an advantage they have that we do not?

Mr. Lawless: My understanding of the Staggers Act is that there is no requirement for compensatory rates in that process. The fact of the matter is that confidential contracts are something I think Canadian shippers are going to feel very warm and comfortable about. We can endorse it on the basis that there is nothing wrong with a carrier and a shipper sitting down and negotiating an arrangement by which their traffic will move, including the rates and the conditions.

It is something we support, something we have done for many years, only that before we had to publish the rates and the conditions. Under the new arrangement they will of course be confidential between the two parties and subject to review by the new agency.

Mr. Morin: One comment, Mr. Benjamin. I think we said the last time we were before you that the reason that Canadian National-Canadian Pacific asked for confidential contracts was because they were already a fact of life in transport or traffic. That is the only place we asked for them. We asked for them then and we ask for them now because they are a factor in the marketplace, and we cannot compete without them.

Mr. Benjamin: On your international traffic.

Mr. Morin: Yes.

M. Lawless: Non, si nous comprenons bien le projet de loi, chaque mouvement devra être compensatoire au sens où l'entend le projet de loi et le terme «compensatoires» englobera la formule de coût fixée, quelle qu'elle soit.

Comme vous le savez, nous ne sommes pas d'accord avec les formules actuelles de calcul de coûts utilisées par la CCT, et ce n'est que lorsque nous les verrons que nous saurons si nous pourrions protester contre les nouvelles formules.

M. Angus: A votre avis, les formules de calcul des coûts devraient-elles prévoir un profit?

M. Lawless: Certainement.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai la naïveté de ne pas comprendre pourquoi les prix confidentiels devront être compensatoires. Quel peut bien être l'avantage d'un contrat confidentiel s'il doit être compensatoire? Vos autres prix doivent l'être. Pourquoi donc aurions-nous besoin d'un prix confidentiel, que nous soyons compagnie de chemins de fer ou expéditeurs? Si le prix ne doit pas être sensiblement inférieur aux prix compensatoires, pourquoi se donner cette peine? Est-il exigé aux Etats-Unis que les contrats confidentiels soient compensatoires? Ou s'agit-il d'un avantage qu'ils ont, et nous pas?

M. Lawless: D'après ce que je sais de la *Staggers Act*, elle ne prévoit pas de prix compensatoires. Le fait demeure que les contrats confidentiels feront chaud au coeur des expéditeurs canadiens. Nous pouvons leur donner notre aval car il n'y a rien de mal à ce qu'un transporteur et un expéditeur se consultent et négocient une entente de transport de marchandises, qui couvrira les prix et les conditions.

Nous sommes favorables à cette formule, nous la pratiquons depuis de nombreuses années, à cette différence près qu'auparavant, nous étions tenus de publier les prix et conditions. En vertu du nouvel arrangement, les modalités de l'entente entre les deux parties demeureront naturellement confidentielles et seront assujetties à un examen par le nouvel Office.

M. Morin: Juste un mot, monsieur Benjamin. Je crois que la dernière fois que nous avons comparu devant vous, nous avons dit que si le Canadien National et le Canadien Pacifique demandaient des contrats confidentiels, c'est parce qu'ils constituaient déjà un état de fait dans le domaine du transport. C'est le seul secteur pour lequel nous avons demandé leur adoption. Nous les avions alors demandés et nous les redemandons aujourd'hui car ils sont un facteur qui a son importance sur le marché, et sans eux, nous ne pouvons être compétitifs.

M. Benjamin: En ce qui concerne votre trafic international.

M. Morin: Oui.

[Text]

Mr. Benjamin: That is the only place you asked for confidential contracts. You did not ask for them for domestically.

Mr. Morin: No.

Mr. Lawless: Our competitors have them in the trucking industries.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lawless and Mr. Morin, I would like to dwell on the captive shipper. We might have a difference of opinion as to what a captive shipper is in this great country of ours.

I somewhat agree with your comment that shippers and carriers should be working as partners in getting our goods to market in an internationally competitive marketplace, but as we run across this country, the trouble is that far too many shippers did not feel like much of a partner, and I think that is how we come to this definition.

You have emphasized again today that a captive shipper is not one for which there is an alternative, effective, adequate and competitive transportation mode of service. Mr. Lawless, in your submission you did say that there are some captive shippers, although in an earlier presentation you did not think there were any. There must be some.

• 1430

If there are some, can you give some level of degree of competitiveness when we might avoid long-time disputes? Consider a collier who has to get his coal to market in quantities that would mean sending a truck every 2 minutes, 12 hours a day; 52 hours a week, whatever. The problem is, Mr. Lawless, there are some commodity shippers who are commodity captive as well as being transportation captive.

• 1435

Mr. Lawless: I would agree there some shippers who are certainly more oriented toward rail transportation. But the fallacy that comes with some of those suggestions is that there is an unlimited rate a carrier can charge a so-called captive shipper. You used the colliery; if that was the case, Canada would not be selling a tonne of coal to Japan today. All the coal would be coming from Australia, which is only 50 miles from tidewater, as opposed to the 700 and 800 miles Canadian National and Canadian Pacific have to haul coal to get it to Prince Rupert or Vancouver.

The marketplace determines, more often than is being suggested, the extent to which transportation costs can rise. And if we were selfish enough and stupid enough in the rail system today to insist on \$25 a tonne for

[Translation]

M. Benjamin: Vous n'avez pas demandé de contrats confidentiels pour le marché intérieur.

M. Morin: Non.

M. Lawless: Nos concurrents en ont dans l'industrie du camionnage.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Monsieur Lawless et monsieur Morin, je voudrais revenir à la question de l'expéditeur captif. Il se peut que nous ne soyons pas tout à fait d'accord sur ce qu'est un expéditeur captif dans notre beau pays.

J'aurais tendance à être d'accord avec vous lorsque vous dites que les expéditeurs et les transporteurs devraient travailler en associés pour que nos marchandises parviennent sur les marchés internationaux où règne une vive concurrence, mais au cours de nos déplacements, j'ai constaté avec regret que bien trop d'expéditeurs n'avaient guère le sentiment d'être un associé des transporteurs, ce qui nous amène à cette définition.

Vous avez encore une fois souligné aujourd'hui le fait qu'un expéditeur captif est celui qui ne peut pas faire appel à un mode de transport de remplacement qui soit efficace, suffisant et compétitif. Monsieur Lawless, vous avez dit dans votre mémoire qu'il y a un certain nombre d'expéditeurs captifs, alors que la dernière fois, vous aviez déclaré que vous ne pensiez pas qu'il y en eût. Il faut bien qu'il y en ait quelques-uns.

Si donc ils existent, pouvez-vous nous donner une idée du degré de compétitivité qui nous permettrait d'éviter des conflits qui s'éternisent? Prenez l'exemple d'un producteur de charbon qui doit amener son produit au marché en quantités telles que cela signifierait qu'il dépêche un camion toutes les deux minutes, 12 heures par jour; 52 heures par semaine, etc. Le problème, voyez-vous, monsieur Lawless, c'est que certains expéditeurs sont captifs de leurs produits autant que du mode de transport.

M. Lawless: Je conviens que certains expéditeurs sont effectivement plus portés à avoir recours au transport ferroviaire. Mais cela suppose, à tort, qu'un transporteur peut imposer à un soit disant expéditeur captif un taux illimité. Vous avez parlé des mines de charbon; si c'était le cas, le Canada ne vendrait pas actuellement une tonne de charbon au Japon. Ce pays importerait tout son charbon de l'Australie, puisque les mines ne sont qu'à 50 milles de l'océan contre 700 à 800 milles, qui est la distance sur laquelle la Société des chemins de fer Nationaux et Canadien Pacific doivent transporter le charbon pour l'apporter jusqu'à Prince Rupert ou Vancouver.

C'est le marché qui détermine, plus souvent qu'on ne le pense, jusqu'à quel point les coûts de transport peuvent augmenter. Si les sociétés ferroviaires étaient à ce point égoïstes et stupides pour exiger 25\$ la tonne pour le

[Texte]

transportation, when the shipper could only put his coal laid down in Japan at \$20 a tonne, he would not ship a tonne of coal unless we did that. So there is a certain amount of marketplace discipline in this whole process.

But given all of that, and accepting that there are a lot of commodities which are more rail oriented, you are getting close to a captive shipper. I believe there can be regulations put in place which can satisfactorily protect, if you want, a captive shipper.

Mr. Reid: I want to come back to the market price, the marketplace, but first, may I ask you to distinguish the definition you propose from the old section 278, which was almost identical to that which you are now submitting to us. Are you prepared to say—and if you are saying—it has been effective, it is satisfactory, then why is it we are having all the shippers coming to us and saying these competitive access measures must be maintained in Bill C-18?

Mr. Lawless: I think there are a lot of shippers in the country who like to see themselves as being captive. That is why I think there has to be a careful analysis made of some of the proposals being suggested with respect to captivity. I would suggest you probably have heard that a potash shipper is captive to the railway.

Mr. Reid: Yes, we have.

Mr. Lawless: Well, why does a million tonnes of potash move from Saskatchewan by truck into North Dakota, out of Saskatchewan, and then go into the U.S. midwest?

We have to be very careful what we are doing with respect to captivity here. And our position has been all along that where there is a true captive shipper, by definition, by review, there can be some regulatory process that protects a captive shipper. I do not accept the common view that because a shipper happens to be on one railway line, he is captive. Probably 50% of his business is going by truck—hardly captive.

Mr. Reid: Mr. Chairman, Mr. Lawless, we have to be careful, but we also have to be competitive. I am now coming to your market price and the effectiveness of your market pricing for the shipment of goods by a person who claims to be a captive shipper. I refer to collieries, where rail rates made up one-third of the price of coal in the year 1985, and rail rates have gone up considerably—13% since 1975.

[Traduction]

transport du charbon, quand l'expéditeur ne peut vendre celui-ci au Japon que si ce coût est de 20\$ la tonne, il ne ferait pas appel à nos services à moins que nous ne lui offrions ce prix. Les disciplines du marché s'imposent donc jusqu'à un certain point dans ce processus.

Mais compte tenu de tous ces facteurs et du fait que beaucoup de marchandises conviennent davantage au transport par chemin de fer, il ne fait aucun doute que, dans ce cas, l'expéditeur est presque captif. Or je crois qu'il est possible d'adopter des règlements aptes à protéger de façon satisfaisante, si vous voulez, ce genre d'expéditeur.

M. Reid: Je veux revenir à la question du prix du marché, du marché comme tel, mais je voudrais d'abord vous demander de faire une distinction entre les définitions que vous proposez et l'ancien article 278, qui était en fait presque identique à celui que vous nous proposez maintenant. Êtes-vous prêt à affirmer—si c'est effectivement ce que vous dites—que celui-ci a été efficace, qu'il est satisfaisant? Si c'est le cas, pourquoi tant d'expéditeurs viennent-ils nous faire valoir la nécessité de maintenir dans le projet de loi C-18 les mesures relatives à l'accès concurrentiel?

M. Lawless: Je pense qu'il y a beaucoup d'expéditeurs, au Canada, qui aiment se prendre pour des expéditeurs captifs. C'est pourquoi il est bien important à mon avis, d'analyser attentivement les propositions faites au sujet de la captivité. On vous a probablement dit qu'un expéditeur de potasse est captif d'une société ferroviaire.

M. Reid: En effet.

M. Lawless: Et bien, si c'est le cas pourquoi achemine-t-on 1 million de tonnes de potasse par camion de la Saskatchewan au Dakota du Nord et, delà, vers le Midwest américain?

Nous devons être très prudents en ce qui concerne les mesures que nous adoptons touchant la captivité. Pour notre part, nous avons toujours maintenu que dans les cas où un expéditeur est véritablement captif, par définition, d'après un examen, il est possible d'adopter des règlements pour le protéger. Je ne souscris pas à l'opinion courante selon laquelle, du fait qu'il est situé près d'une voie ferroviaire, un expéditeur est nécessairement captif. Il se peut qu'il achemine déjà 50 p. 100 par camion, ce qui veut dire qu'il n'est aucunement captif.

M. Reid: Monsieur le président, monsieur Lawless, nous devons certes nous montrer prudents, mais nous devons aussi faire preuve de compétitivité. J'en viens maintenant au prix du marché et à l'efficacité de celui-ci dans le cas d'une expédition de marchandises par une personne qui prétend être un expéditeur captif. J'ai parlé des mines de charbon; dans ce cas, les tarifs ferroviaires représentaient le tiers du prix du charbon en 1985, et les tarifs ferroviaires ont augmenté appréciablement soit de 13 p. 100 depuis 1975.

[Text]

[Translation]

• 1440

In the potash industry, which you referred to, between 1980 and 1986 real rates for export potash increased 42% while prices dropped 11%. In proportion to rail rates, the selling price has generally increased from 20% to 30%.

Potash and coal are examples where you have continued to steadily increase your rates at the same time as market prices of the commodity have continuously steadily reduced or declined. Now, how do you make us more competitive on that basis?

Mr. Lawless: Virtually in every one of the examples you have stated those rates are there on the basis of a carrier and a shipper sitting down and negotiating a rate.

Mr. Reid: Because they do not have any bargaining chips now, they will have.

Mr. Lawless: No. I think the marketplace is taken into consideration. That is why there is a hell of a lot more potash moving from Saskatchewan today than there is from Carlsbad, New Mexico. If you want to ask them, go down and ask them down there. They are closing the mines in Carlsbad, so we must be doing something right.

An hon. member: It is a different quality of potash.

Mr. Reid: Yes. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. The Chair recognizes Mr. Nowlan, Mr. Taylor, Mr. Clifford and Mr. Layton.

Mr. Nowlan: Very quickly, Mr. Chairman, on the potash. Yes, it is being trucked to the border and then it is being trans-shipped to rail in the States because the potash producer cannot get the competitive rate.

I lay that on your table because I think you used a very bad example. We had the Potash Corporation. . . Mr. Lawless, look, I have been on the Transport committee for a few years and there is no way we want to be party to legislation that means we are only going to have one railway in Canada—although 50 years from now that is most likely what is going to happen, quite frankly, in terms of the realities of the world. But having gone through a couple of recapitalizations of financing of CN—I do not go back to the first one, but I go back to a couple—and we certainly want to make sure CN is there.

But I have four short questions. The committee is really perplexed—you talk about the negative impacts of this legislation on your ability to compete, yet I do not think you have given any consideration—and I would like you to answer me—as to whether there are any pluses to this thing.

Dans l'industrie de la potasse, dont vous avez parlé, les tarifs réels s'appliquant à la potasse destinée à l'exportation ont augmenté, entre 1980 et 1986, de 42 p. 100, alors que les prix ont baissé de 11 p. 100. Par rapport aux tarifs ferroviaires, le prix de vente a généralement augmenté d'une proportion de 20 à 30 p. 100.

La potasse et le charbon sont des exemples de marchandises pour lesquelles vous avez constamment augmenté vos tarifs alors que les prix du marché n'ont cessé de diminuer ou de baisser. Comment, dans ce contexte, pouvons-nous assurer notre compétitivité?

M. Lawless: Dans presque chacun des exemples que vous avez donnés, les tarifs sont le fruit de négociations entre l'expéditeur et le transporteur.

M. Reid: Ils n'ont pas de pouvoirs de négociation maintenant, mais ils en auront.

M. Lawless: Non. Je pense que nous tenons compte du marché. C'est d'ailleurs pourquoi on expédie beaucoup plus de potasse de la Saskatchewan que de Carlsbad, au Nouveau Mexique. Allez interroger les Américains à ce sujet. On ferme des mines à Carlsbad; cela veut donc dire que notre façon de procéder n'est pas si mauvaise.

Une voix: Mais il s'agit d'une potasse d'une autre qualité.

M. Reid: Oui. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Reid. La présidence accorde la parole à M. Nowlan, M. Taylor, M. Clifford et M. Layton.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'aurais une question très rapide à poser au sujet de la potasse. Cette marchandise est effectivement transportée par camion jusqu'à la frontière où elle est ensuite transportée par chemin de fer aux États-Unis étant donné que le producteur de potasse ne peut obtenir un taux concurrentiel.

Je vous signale cela parce que votre exemple me semblait très mal choisi. Nous avons écouté les instances de représentants de la *Potash Corporation*. . . Monsieur Lawless, écoutez, je siège au comité des transports depuis quelques années, et nous ne voulons pas approuver des mesures législatives qui auront pour effet de ne reconnaître qu'une société ferroviaire au Canada—même si dans une cinquantaine d'années, c'est probablement ce qui se produira, bien honnêtement, compte tenu des réalités à ce moment-là. Mais nous avons approuvé quelques recapitalisations pour CN—je ne parle pas de la première, mais des deux ou trois recapitalisations que nous avons approuvées—et nous voulons certes nous assurer de la présence de CN.

J'aurais quatre courtes questions à vous poser. Le Comité est fort perplexé. Vous avez parlé des conséquences négatives de ce projet de loi sur votre aptitude à faire concurrence, mais je me demande—et j'aimerais que vous me le disiez—si vous avez songé aux avantages possibles de cette mesure.

[Texte]

After all, we have travelled across the country, albeit quickly and not completely and not, happily, with everybody—but we have heard from the Motor Vehicle Manufacturers' Association who say that if they had a better system they would not use the trucks to take their product to market and/or use their raw materials to come into their plants.

We had pulp and paper people who said they could produce goods that would potentially be a better shipper. We had the Alberta Gas Chemicals who said that with lower rates there would be new markets and we would gain more traffic potentially on a rail.

We had the Interior Lumber Manufacturers' Association who said that if there were better competitive rates you would not have lost—and CP perhaps even more so—the traffic in the southwestern or eastern corner of B.C. to trucks. We have had the trucking industry, who are concerned about losing so much traffic to the rail if this bill comes in.

So with all these different agencies and corporations who are concerned, some say that there is going to be more traffic, others are afraid they are going to lose traffic to you, do you not honestly think there is going to be some potential of significant gain to the railway if you streamline as you are and/or become more competitive? That is my first question.

The second question is about the potential of the American rails coming in here and taking all the business. Now, you are more of a train man than I am, but in terms of bulk commodities which move by unit trains with special cars, do you really think that at a transborder point on the Canadian-American border, it is going to be efficient to in effect trans-ship bulk commodities from the Canadian carrier to the so-called American carrier?

Number three, your competitive access; you kept talking about competitive access in answer to one of my friends across the table—that we do not have these provisions in the United States. Would you not agree with me that the situation of rail in the United States, with its myriad rail networks feeding out across the country and/or double carriers and/or competing carriers almost everywhere, is a heck of a lot different from the rail system in Canada? Is this not why we might need some competitive access provisions?

The fourth and last question is—and I think I know your answer to this one—how do you feel about us in the east, who are being exposed to potential rail line abandonment because you want to have the freedom to

[Traduction]

Nous avons, après tout, sillonné le pays, rapidement il est vrai et en laissant pour compte certaines régions et certaines personnes, mais nous avons écouté le témoignage de la Société des fabricants de véhicules à moteur qui a affirmé que, s'il existait un meilleur système, on ne se servirait pas de camions pour acheminer les produits jusqu'au marché ou faire venir les matières premières jusqu'aux usines.

Des représentants de l'industrie des pâtes et papiers ont aussi affirmé qu'ils pourraient produire des marchandises qui seraient éventuellement plus faciles à acheminer. Des porte-parole de l'*Alberta Gas Chemicals* ont également fait valoir qu'une réduction des tarifs permettrait de desservir de nouveaux marchés et d'augmenter le volume de trafic des sociétés ferroviaires.

Des représentants de l'*Interior Lumber Manufacturers' Association* ont affirmé que si les tarifs étaient plus concurrentiels, vous n'auriez pas perdu votre clientèle dans le sud-ouest et l'est de la Colombie-Britannique au profit des entreprises de camionnage, et cela vaut peut-être encore plus pour CP. Même des représentants de l'industrie du camionnage ont dit craindre une baisse de la charge au profit du rail, si ce projet de loi est adopté.

Une foule d'organismes et de sociétés nous ont donc exprimé leurs préoccupations, certains espérant une augmentation du trafic, d'autres craignant une perte de trafic en votre faveur, mais croyez-vous honnêtement que le fait de simplifier vos opérations ou de devenir plus compétitifs, va avantager les sociétés ferroviaires? C'est là ma première question.

Deuxièmement, je voudrais vous interroger au sujet de la possibilité que les sociétés ferroviaires américaines viennent s'emparer de tout le trafic au Canada. Vous connaissez davantage les opérations ferroviaires que moi, mais en ce qui concerne les marchandises en vrac qui sont acheminées par trains-blocs comprenant des wagons spéciaux, croyez-vous vraiment qu'il va être efficace de transborder ces marchandises du transporteur canadien au prétendu transporteur américain à un point situé sur la frontière canado-américaine?

Ma troisième question a trait à l'accès concurrentiel; vous ne cessez de parler d'accès concurrentiel dans vos réponses à mes amis de l'autre côté de la table, pourtant il n'y a pas de disposition à ce sujet aux États-Unis. Ne convenez-vous pas que la situation, en ce qui concerne le transport ferroviaire, aux États-Unis, où il y a une myriade de réseaux ferrés qui traversent le pays, ou des transporteurs doubles, ou des transporteurs concurrents presque partout, est entièrement différente de celle qui existe au Canada? N'est-ce pas pour cette raison que nous n'avons peut-être pas besoin de dispositions sur l'accès concurrentiel?

Quatrièmement—et je pense connaître votre réponse à cette question—que pensez-vous de nous, dans l'Est, qui sommes exposés à d'éventuels abandons de voies du fait que vous revendiquez la liberté de gérer, ce que je

[Text]

manage, which I empathize with? Yet in the west, with the Western Grain Transportation Act, everything is frozen. Do you not think we have a proper claim under the Charter of Rights?

Mr. Benjamin: It is not true; everything is not frozen.

Mr. Nowlan: Do you not think we have a proper claim under the Charter of Rights against discrimination? It is frozen under the Western Grain Transportation Act until a certain year. Those are four short, simple questions.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Nowlan, for your four short, simple questions. Mr. Nowlan, good luck.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I liked him better when he was chairman, I will tell you.

Mr. Nowlan: This is why I decided to step down.

The Vice-Chairman: I am just a secondary main line.

Mr. Lawless: Mr. Nowlan, I think it is unfair to indicate that Canadian National does not support this bill. We have said we support the majority of this bill. We have grave concern about one or two areas, and competitive access is one of them. We tried as clearly and as concisely as we could to indicate to you and your group that the introduction of competitive access is not without risk; it has risks. It has risks for our railway and it has risks for the railway industry.

I am sure this committee is not out to ensure the railway system just lowers its rates and by lowering its rates becomes not viable in the process; I know this is not your view. We have tried to indicate to you there are major risks in introducing competitive access the way it is suggested. We are trying to find a way to ensure there is competition in this country and not to be carried away with some of the suggestions and statements made that because a shipper finds himself on one rail line, the only answer is to get another rail line in. I do not think this is the only answer. This is what we have been trying to portray to this committee.

I will ignore your comments on potash and pulp and paper and automobiles. I have said what I needed to say about them before, I think.

With respect to the American railways coming into Canada and creaming off some of the bulk commodities or any other commodities, our very major concern is that they can do this with impunity. We are not allowed to do it on their railroads. We do not see either the fairness or the appropriateness of having American railways coming in and doing it to Canadian shippers, if you will. It may

[Translation]

comprends d'ailleurs parfaitement? Dans l'Ouest, à cause de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, tout est gelé. Ne pensez-vous pas que nous avons raison de contester en vertu de la Charte des droits?

M. Benjamin: Ce n'est pas vrai; tout n'est pas gelé.

M. Nowlan: Ne croyez-vous pas que nous pouvons prétendre être victimes de discrimination en vertu de la Charte des droits? Tout cela est gelé jusqu'à une certaine date en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Voilà donc mes quatre questions, courtes et simples.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Nowlan, pour vos quatre questions courtes et simples. Bonne chance, monsieur Nowlan.

M. Lawless: Monsieur le président, je l'aimais mieux lorsqu'il était président, je vous assure.

M. Nowlan: C'est pourquoi j'ai décidé de démissionner.

Le vice-président: Je ne suis en quelque sorte qu'une voie secondaire.

M. Lawless: Monsieur Nowlan, il est injuste de prétendre, je pense, que la Société des chemins de fer nationaux n'appuie pas ce projet de loi. Nous avons bel et bien affirmé que nous appuyons presque toutes les dispositions qu'il renferme. Mais nous nourrissons des préoccupations au sujet d'un ou de deux points, notamment celui de l'accès concurrentiel. Nous avons tenté de vous faire voir, à vous et à votre groupe, aussi clairement et succinctement que possible, que l'introduction d'une disposition sur l'accès concurrentiel n'était pas sans comporter certains risques; il y a des risques associés à cela. Cela suppose des risques pour notre société ferroviaire, pour l'industrie ferroviaire.

Je suis sûr que votre Comité ne veut pas tout simplement s'assurer que les sociétés ferroviaires baissent leurs tarifs et, ce faisant, elles cessent d'être rentables; je sais que ce n'est pas votre position. Nous avons essayé de vous faire valoir que l'adoption des dispositions sur l'accès concurrentiel, telles qu'elles ont été proposées, comportent des risques de taille. Nous nous sommes employés à trouver un moyen de garantir qu'il existe au pays une concurrence, sans se laisser prendre par les affirmations et propositions selon lesquelles, du fait qu'un expéditeur se trouve sur une voie ferrée donnée, la seule solution consiste à aménager une autre voie. À mon avis, ce n'est pas là la seule solution. C'est ce que nous avons essayé de faire valoir au Comité.

Je passerai sous silence vos observations au sujet de la potasse, des pâtes et papiers et des véhicules à moteur. J'ai déjà dit ce que j'avais à dire à ce sujet, je pense.

En ce qui concerne la possibilité que les sociétés ferroviaires américaines viennent s'emparer, au Canada, de certaines marchandises en vrac et autres, nous craignons beaucoup qu'elles ne puissent impunément faire cela. Nous n'avons pas le droit de le faire en ce qui concerne leurs réseaux ferroviaires. Je ne vois pas comment on peut considérer comme juste ou approprié

[Texte]

be as efficient. I would not accept the premise that another railway could come in from the United States, access our lines and service shippers. It may be just as efficient as we are. I do not see it as being not as efficient.

Mr. Nowlan: You see no potential for significant gain.

Mr. Lawless: For us?

Mr. Nowlan: For both railways.

Mr. Lawless: I do not see how there would be any gain if we allow the Burlington Northern or Conrail—

Mr. Nowlan: No, generally. The shippers have said there is going to be more traffic potentially.

Mr. Lawless: Where is it going to come from?

Mr. Nowlan: Increased shipping. But anyway, I will not pursue it; there are other members.

Mr. Lawless: There are two more questions. As for the difference in eastern Canada, we are really not talking about a geographical abandonment of trackage. We are talking about trackage that is no longer needed or that cannot be supported by business. This is the only trackage we want to suggest should be reduced or abandoned. I would like to remind the committee that at no time have we at Canadian National said we want to get out of trackage without saying that we also want to retain the business. We are looking for ways—and we have them—to retain the business. It is not a going-out-of-business scenario; it is a staying-in-business scenario, and in most cases we find that there is an alternate way to serve a shipper when trackage is abandoned.

• 1450

Mr. Taylor: On the public tendering for imposed duties you recommend, I like the idea but I am wondering how that could be done on a level playing field. Say there is a rail run that is not paying for the railway, and it is the only one railway in there. If the truckers bid on that, they are bidding on the basis of somebody else building the road-bed. If the pipeline people bid on it, they bidding on the basis that they are going to provide the pipeline. If the helicopter bids on it, they are going to have to have a landing field. So really, the only one that would have the level playing field would be the railway.

Mr. Lawless: The assumption you are making is that it must be the railway. We are saying that when there is a requirement for an imposed public duty, it can often be just as successful if that would be put up for bid and a trucker got that bid. What are shippers concerned about? They want to make sure they get their traffic to market at

[Traduction]

de laisser les sociétés américaines faire cela aux expéditeurs canadiens. Il se peut que leur service soit aussi efficient. Mais je n'accepte pas qu'une société ferroviaire américaine puisse avoir accès à nos voies et desservir les expéditeurs. Elles sont peut-être aussi efficientes que nous. Ce n'est pas une question d'efficience.

M. Nowlan: Vous n'y voyez pas d'avantages appréciables pour vous?

M. Lawless: Pour nous?

M. Nowlan: Pour les deux sociétés ferroviaires.

M. Lawless: Je ne vois pas quel avantage il pourrait y avoir à laisser *Burlington Northern* ou *Conrail*. . .

M. Nowlan: Non, pas d'une manière générale. Mais les expéditeurs ont affirmé qu'ils allaient éventuellement expédier plus de marchandises.

M. Lawless: D'où viendront-elles?

M. Nowlan: Il se ferait plus d'expéditions. Mais je ne vais pas approfondir ce point; d'autres membres du Comité veulent vous interroger.

M. Lawless: Il y a deux autres questions. En ce qui concerne la différence touchant l'est du Canada, il n'est pas vraiment question de procéder à un abandon géographique de voies. Il s'agit de voies qui ne sont plus nécessaires ou qui ne servent plus à notre exploitation. Ce sont uniquement ces voies, à notre avis, qui doivent être réduites ou abandonnées. Je rappelle au Comité que, jamais, à la Société des chemins de fer nationaux, nous n'avons dit vouloir abandonner des voies sans ajouter que nous voulions aussi continuer d'assurer les services. Nous explorons les moyens—dont nous disposons d'ailleurs—de continuer à assurer les services. Il n'est pas question pour nous de fermer nos portes; nous voulons continuer d'assurer le service et, dans la plupart des cas, nous nous apercevons qu'il y a une autre façon de desservir un expéditeur lorsque des voies sont abandonnées.

M. Taylor: Pour les services obligatoires, vous recommandez de lancer un appel d'offre. Cette idée me plaît, mais je me demande comment cela pourrait se faire de façon équitable. Supposons qu'il y ait une voie qui n'est pas rentable pour la Société ferroviaire et qu'il s'agisse de la seule société ferroviaire dans ce secteur. Si elle soumissionne, les entreprises de camionnage supposeront que quelqu'un d'autre va aménager la fondation de la route. Pour leur part, les entreprises de pipe-lines vont supposer qu'elles devront fournir la canalisation. Quant aux transporteurs par hélicoptères, ils vont avoir besoin d'un terrain d'atterrissage. Ce n'est donc qu'une société ferroviaire qui pourrait exploiter la voie comme telle.

M. Lawless: Vous partez de l'hypothèse que ce doit être une société ferroviaire. Pour notre part, nous maintenons que, dans le cas d'un service obligatoire, il conviendrait parfaitement de lancer un appel d'offre et d'obtenir des soumissions d'une entreprise de camionnage. Qu'est-ce que les expéditeurs ont à craindre? Ils veulent tout

[Text]

the lowest possible cost. We do not think a case like ours, where we are the only ones getting the imposed public duty, is the best way to do that. We think there is some merit in thinking your way through the possibility of asking what is the best way for that imposed public duty to be discharged. The railway, particularly Canadian National Railway, may not be the only or the best way to do that.

Mr. Taylor: Yes, I appreciate that. The only thing bothering me is that if a trucker bids on this line for imposed public duty, he is bidding on the basis of the people paying for the road and the damage that might accrue to it. Unless there is something there to offset the building of the road, he could certainly underbid the railway. It would not be fair to the people. The cost of building the road would be shoved onto the shoulders of the municipality. That is the part I am worried about.

I support *Freedom to Move* because I think it also entails freedom to manage to the greatest possible degree. In viewing some of the recommendations, it seems like what you are asking for is the freedom to manage your business in the best possible way. I think that is essential in a free enterprise system, provided that freedom does not take away the rights of other people.

So in connection with clauses 144 and 145, exactly what do you want us to do there? Do you want us to change it or amend it?

Mr. Lawless: We were suggesting that you remove it.

Mr. Clifford: This time a rather large shipper south of London, Ontario, located on one of your lines, could potentially use CLRs to his advantage, in the sense that he could use another carrier that runs over your lines, Northwestern, or at least Norfolk and Western.

• 1455

This would make me wonder if a U.S. carrier was scooping up Canadian business. On your own railway line, I cannot believe you could not be a hell of a lot more competitive than any American who would ever think of coming to Canada. Is this not true?

Mr. Lawless: So long as the conditions are equal, we should be able to be as competitive.

Mr. Clifford: We would not be losing this business. I would not read on the front page of *The London Free Press* that CN failed to meet the challenge and Norfolk and Western moved all those automobiles, parts and everything else between the borders of Ontario, Michigan and New York.

Mr. Lawless: It all depends on the final terms and conditions under which that railroad was allowed to access

[Translation]

simplement s'assurer de pouvoir acheminer leurs produits jusqu'au marché au coût le plus bas possible. Nous ne croyons pas que la situation actuelle, où nous sommes les seuls à assurer un service obligatoire, soit l'idéal. Il peut être utile, selon nous, d'examiner les différentes façons de faire assurer un service obligatoire. La prestation de ce service par les sociétés ferroviaires, notamment par la Société des chemins de fer nationaux, n'est peut-être ni la seule ni la meilleure façon de procéder.

M. Taylor: Oui, je comprends. Mais ce qui me préoccupe, c'est que, si une entreprise de camionnage soumissionne pour la prestation d'un service obligatoire, elle suppose que la population va assumer les coûts d'aménagement de la route et des réparations qui peuvent éventuellement s'imposer. S'il n'y a pas moyen de compenser le coût de construction de la route, l'entreprise de camionnage pourrait offrir des conditions plus avantageuses que la Société ferroviaire. Cela ne serait pas juste pour la population desservie. Le coût d'aménagement de la route reviendrait à la municipalité. C'est cela qui m'inquiète.

J'appuie *Aller sans entraves* parce que cela suppose aussi, je pense, la possibilité de gérer sans entraves dans la plus grande mesure du possible. Mais à la lumière de vos recommandations, il me semble que vous demandez le pouvoir de gérer sans entraves vos activités de la meilleure façon possible. Je pense que cela est indispensable dans un régime de libre entreprise, à condition que cela ne soit pas préjudiciable aux droits d'autres personnes.

En ce qui concerne les articles 144 et 145, que voulez-vous que nous fassions exactement? Voulez-vous que nous les changions, que nous les modifions?

M. Lawless: Nous voulons que vous les éliminiez.

M. Clifford: Cela voudrait dire qu'un expéditeur assez important situé au sud de London, en Ontario, qui se trouve sur une de vos voies, pourrait éventuellement se servir des prix de lignes concurrentielles à son avantage, dans le sens où il pourrait avoir recours aux services d'un autre transporteur qui circule sur vos voies, par exemple Northwestern ou du moins Norfolk and Western.

Cela m'inciterait à penser qu'un transporteur américain s'accapare peut-être d'une partie de la clientèle canadienne. Sur vos lignes, je ne comprends pas que vous ne puissiez pas être plus compétitifs qu'une société américaine qui songerait à exploiter ici. N'est-ce pas juste?

M. Lawless: Tant que les conditions sont égales, nous devrions pouvoir être aussi concurrentiels.

M. Clifford: Nous ne perdrons pas cette clientèle. Je ne lirais pas à la une du *London Free Press* que CN n'a pas su relever le défi et que *Norfolk and Western* a acheminé tous les véhicules, les pièces et les autres éléments, entre les frontières séparant l'Ontario, le Michigan et l'État de New York.

M. Lawless: Cela dépendrait des conditions et modalités en vertu desquelles cette société ferroviaire aurait accès à

[Texte]

our railroad. We do not know what that is at the moment. It is a wild card.

Mr. Clifford: Is how they ever got to run on your railroad in the first place confidential?

Mr. Lawless: Do you mean in the current situation?

Mr. Clifford: Yes.

Mr. Lawless: No, I do not think so. They were granted trackage rights.

Mr. Clifford: Through a deal with you, an American carrier can run in southwestern Ontario—

Mr. Lawless: There are a lot of historical arrangements between railroads. They have been in place for a long time. We have it on some railroads; they have it on our railroads.

Mr. Clifford: What is the bottom line? You can beat them out on our own home ground, with our own railbed.

Mr. Lawless: I would hope so.

Mr. Clifford: Hope, sir—I would like a stronger word than that.

The Vice-Chairman: Mr. Layton, please, and we are running very short of time.

Mr. Layton: Mr. Chairman, you will be pleased to know I will cut my comment to the minimum.

Yesterday in Moncton, with the kind of support which came behind Denis Cochrane from that community, I had the feeling we perhaps were in the transportation capital. Now we are back in Montreal, where the transportation capital of Canada really exists. It is good to see all this interest.

Mr. Cochrane: It has moved from Moncton.

Mr. Layton: I am particularly concerned because all subjects raised by colleagues around the table today deserve a lot of attention. I am hoping the second 90-minute hour this afternoon will allow us to pursue other questions in the area of tendering for imposed duties. I would be interested in it as it applies to P.E.I. and perhaps Newfoundland. We heard from those people and their concerns. Is there an answer other than what we would call public tendering? I sense it might be very difficult to get tenders with meaning. Perhaps the rest of us in Canada have to realize that.

I sense when you start to move massive quantities of our natural resources, like coal, out of Canada, a long-term partnership has to be developed between the transporter and the producer. I guess we have not a great deal of time to go into what this means, but I sense it in your remarks. Thank you for sharing it with us.

[Traduction]

notre réseau. Nous ne le savons pas actuellement. C'est une inconnue.

M. Clifford: Est-ce que les conditions en vertu desquelles ces sociétés ont initialement été autorisées à circuler sur vos voies sont confidentielles?

M. Lawless: Vous voulez parler de la situation actuelle?

M. Clifford: Oui.

M. Lawless: Non, je ne le crois pas. Elles se sont vues accorder des droits de circulation.

M. Clifford: En vertu d'un accord qu'il a conclu avec vous, un transporteur américain peut circuler dans le sud-ouest de l'Ontario. . .

M. Lawless: Il y a une foule d'ententes conclues entre les sociétés ferroviaires. Cela existe depuis longtemps. Nous avons certains droits en ce qui concerne leurs voies et les sociétés américaines en ont pour les nôtres.

M. Clifford: Mais qu'est-ce que cela veut dire en définitive? Que vous pouvez l'emporter dans votre propre territoire, sur vos propres voies?

M. Lawless: Je l'espère.

M. Clifford: J'aurais aimé vous entendre exprimer quelque chose de plus fort que de l'espoir.

Le vice-président: Monsieur Layton, s'il vous plaît, il ne nous reste pas beaucoup de temps.

M. Layton: Monsieur le président, vous serez heureux de savoir que je m'en tiendrai au minimum d'observations.

Hier, à Moncton, en raison de l'appui que la collectivité a donné à Denis Cochrane, j'avais l'impression que nous étions dans la capitale du transport. Nous voici à Montréal, la véritable capitale du transport au Canada. Je me réjouis de voir que cela suscite tant d'intérêt.

M. Cochrane: Elle a été déménagée de Moncton.

M. Layton: Toutes les questions qu'ont soulevé aujourd'hui mes collègues méritent un examen attentif. J'espérais que cette deuxième séance de 90 minutes, cet après-midi, nous permettrait d'explorer d'autres aspects de la question des appels d'offres pour services obligatoires. Cela m'intéresse tout spécialement en ce qui concerne l'Île-du-Prince-Édouard et éventuellement Terre-Neuve. Des personnes de ces régions nous ont fait part de leurs préoccupations. Y a-t-il d'autres solutions possibles que l'appel d'offre? À mon avis, il serait peut-être très difficile d'obtenir des offres authentiques. Peut-être les canadiens des autres régions du pays doivent-ils en prendre conscience.

Je sais que lorsqu'on achemine des quantités massives de ressources premières, comme le charbon, vers d'autres pays, le transporteur et le producteur doivent cultiver entre eux une relation à long terme. Je suppose que, faute de temps, nous ne pouvons pas explorer à fond cette dimension, mais c'est ce que je comprends de vos

[Text]

Mr. Lawless: I certainly agree with that last comment. There have been massive investments by the railways so that can happen.

Mr. Layton: With a long-term commitment on both sides. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Layton. Thank you, Mr. Lawless and colleagues for having appeared before the committee. As you and as this committee realize, the railway transportation system in this country is very important. We hope we will be able to address it appropriately.

Our next witness is CP Rail. I believe we have Mr. Scott, Mr. Allison and Mr. Ritchie. Welcome, gentlemen. We have your brief before us, so please proceed with your overview. Then we will get to the many questions still waiting for you.

• 1500

Mr. I.B. Scott (Chairman and Chief Executive Officer, C.P. Rail): Thank you, Mr. Chairman. We will try to be as brief as we can and we do appreciate the opportunity to appear before the committee this second time. Mr. Allison, the President of the railway, and Mr. Ritchie, the Executive Vice-President are with me again. I would just like to make a very brief statement, then Mr. Ritchie will comment on the consultant's reports and I will return for a very brief word on the proposals we have submitted to you.

Bill C-18 will certainly be a major factor in our ability to provide effective transportation services and for that reason, if for no other, we have followed your proceedings with considerable interest. In doing so, nothing we have learned has lessened our concern that this bill could make it impossible for the railways to be viable and produce the transportation wanted by shippers if it is passed in its current form. However, we remain convinced that Bill C-18 can be modified to balance the interests of the shippers and the carriers without undermining the goals the government is trying to achieve. To assist the committee in this regard, we have submitted proposals which I will speak about a little later.

Mr. R.J. Ritchie (Executive Vice-President, C.P. Rail): We have reviewed these reports, and we wish to comment on those dealing with railway revenue losses and the competitive position of Canadian versus American railways.

With respect to revenue losses, it is difficult to draw any definitive conclusions from the consultant's reports because their estimates differ by considerable amounts. However, the reports do make it clear that Bill C-18's

[Translation]

observations. Je vous remercie d'avoir partagé cela avec nous.

M. Lawless: Je souscris entièrement à cette dernière observation. Les sociétés ferroviaires ont consenti des investissements massifs pour faire en sorte que cela se réalise.

M. Layton: Il y a eu un engagement à long terme de part et d'autre. Merci monsieur le président.

Le vice-président: Merci monsieur Layton. Je remercie M. Lawless et ses collègues d'avoir témoigné au Comité. Ainsi que vous-même et le Comité vous en rendez compte, le transport ferroviaire revêt au Canada une grande importance. Nous espérons pouvoir examiner comme il se doit cette question.

Notre témoin suivant est CP Rail. Je crois que la société est représentée par Messieurs Scott, Allison et Ritchie. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Nous avons ici votre mémoire, et je vous demanderai donc d'entamer immédiatement votre aperçu général. Nous aurons ensuite une foule de questions à vous poser.

M. I.B. Scott (président directeur général, CP Rail): Merci, Monsieur le président. Nous tâcherons d'être aussi brefs que possible et nous vous remercions de l'occasion qui nous a été donnée de comparaître pour une deuxième fois devant votre Comité. Je suis accompagné à nouveau de M. Allison, président de la société ferroviaire, et de M. Ritchie, vice-président exécutif. J'aurais une très courte déclaration à faire, après quoi M. Ritchie commentera les rapports de consultants; je toucherai ensuite quelques mots des propositions que nous vous avons présentées.

Le projet de loi C-18 constituera certes un facteur important en ce qui concerne notre aptitude à assurer des services de transport efficaces, et ne serait-ce que pour cette raison, nous avons suivi avec beaucoup d'intérêts vos délibérations. Mais aucun aspect de celles-ci n'a atténué nos craintes que le projet de loi, s'il est adopté dans son libellé actuel, n'empêche les sociétés ferroviaires d'être rentables et d'assurer les services de transport demandés par les expéditeurs. Nous demeurons toutefois convaincus qu'il est possible de modifier le projet de loi C-18 pour faire la part des intérêts des expéditeurs et des transporteurs, sans pour autant miner les buts que le gouvernement veut réaliser. Pour aider le Comité, sous ce rapport, nous avons présenté des propositions dont je vous entretiendrai tout à l'heure.

M. R.J. Ritchie (vice-président exécutif, CP Rail): Nous avons examiné ces rapports et nous voulons commenter ceux qui portent sur les pertes de recettes des sociétés ferroviaires et la position concurrentielle des sociétés ferroviaires canadiennes par rapport aux sociétés américaines.

En ce qui concerne les pertes de revenus, il est difficile de tirer des conclusions définitives des rapports des consultants étant donné les écarts appréciables entre leurs prévisions. Il en ressort toutefois clairement que les

[Texte]

competitive access measures will result in railway revenue losses which could be substantial. Furthermore, none of the reports address the revenue losses that will result from other provisions of the bill, such as the introduction of confidential contracts, the elimination of collective rate-making, the relaxation of the minimum rates provisions, final-offer arbitration and the various provisions of the public interest investigation section.

These aspects of the bill contain the potential to cause revenue losses equally and even exceed those resulting from the competitive access measures. So there is nothing in these consultant's reports that lead us to conclude that our own estimate of total CP Rail losses in the \$150 to \$250 million range per annum is unrealistic.

The Peat Marwick report concludes that Canadian railways have a cost advantage over American railways, but CP Rail disputes this conclusion because the Peat Marwick study contains some fundamental errors and inconsistencies. First of all, it states that the currency exchange rate works to the advantage of Canadian carriers. They claim that for 1987 and 1988 the Canadian dollar would be worth approximately 72.5¢ U.S. Obviously, they were wrong. The fact that the Canadian dollar today is trading at roughly 76.5¢ U.S. points out the real danger in allowing long-term transportation policy decisions to be influenced by something as volatile as exchange rates.

• 1505

Peat Marwick compares the weighted input prices for Canadian and American railroads, and concludes that U.S. costs for 1985 were 23% higher after adjustment for exchange rates. This difference is attributable to the cost of capital component, which is implied to be 50% higher for American roads. This just is not possible. We believe Peat Marwick has made a major error, perhaps in the double count of an exchange rate. When this mistake is corrected, and when a more current exchange rate is applied to the Peat Marwick input prices, the cost differential between U.S. railroads and CP Rail becomes so small as to be meaningless in terms of influence on price competition between carriers.

Peat Marwick also analyses the variable costs of U.S. and Canadian railways for 1984, and again concludes that Canadian railways are generally lower cost. Peat Marwick establishes the 1984 costs for U.S. railroads by taking the 1981 and 1982 cost data and indexing it forward to 1984. This totally ignores the major productivity gains U.S. railroads made during this period and subsequent to 1984. By way of illustration, from 1981 to 1986 CP Rail's principal competitors, the Burlington Northern and

[Traduction]

mesures sur l'accès concurrentiel que renferme le projet de loi C-18 entraîneront pour les sociétés ferroviaires des pertes de revenus qui risquent d'être fort appréciables. De plus, il n'est aucunement question, dans ces rapports, des pertes de revenus résultant des autres dispositions du projet de loi, au sujet par exemple des contrats confidentiels, de l'élimination de la tarification collective, de l'assouplissement des dispositions sur les tarifs minimums, de l'arbitrage de l'offre finale et des diverses dispositions de l'article touchant l'examen de l'intérêt public.

Ces dispositions du projet de loi risquent aussi d'entraîner des pertes de recettes, qui pourraient même dépasser celles résultant des mesures touchant l'accès concurrentiel. Par conséquent, rien, dans ces rapports, nous porte à conclure que nos prévisions des pertes que pourrait essuyer CP Rail, soit de 150 à 250 millions de dollars par année, sont exagérées.

La conclusion du rapport Peat Marwick est que les sociétés ferroviaires canadiennes jouissent d'un avantage sur le plan des coûts par rapport aux sociétés américaines, mais CP Rail conteste cette conclusion parce que l'étude renferme de erreurs et des lacunes fondamentales. Premièrement, on y dit que le taux de change actuel avantage les transporteurs canadiens. Les auteurs posent l'hypothèse que, pour 1987 et 1988, le dollar canadien équivaldrait à à peu près 72,5c. U.S. Ils se sont manifestement trompés. Le fait que le dollar canadien vaille actuellement près de 76,5c. U.S. montre bien qu'il peut être dangereux de laisser un facteur aussi variable que les taux de change influencer l'établissement de la politique à long terme des transports.

Les auteurs de l'étude Peat et Marwick comparent les prix pondérés des intrants des sociétés ferroviaires canadiennes et américaines et ils en concluent que les coûts, aux États-Unis, pour 1985, étaient de 23 p. 100 supérieurs, compte tenu des taux de change. Cette différence est attribuable aux coûts des immobilisations, que l'on suppose être de 50 p. 100 supérieurs dans le cas des sociétés américaines. Or cela n'est pas possible. À notre avis, les consultants ont commis une grave erreur, peut-être en comptant deux fois le taux de change. Si l'on corrige cette erreur et que l'on applique un taux de change plus exact au prix des intrants donnés par Peat et Marwick, l'écart quant aux coûts entre les sociétés ferroviaires américaines et CP Rail est si faible qu'il ne peut pas vraiment jouer sur la concurrence sur le plan des prix entre transporteurs.

La Peat et Marwick analyse également les coûts variables des sociétés ferroviaires américaines et canadiennes pour 1984 et conclut encore une fois que ces dernières enregistrent généralement des coûts inférieurs. Pour établir les coûts pour 1984 des sociétés ferroviaires américaines, les consultants ont pris les coûts de 1981 et 1982 et les ont indexés jusqu'à 1984. Or cela laisse pour compte les gains importants sur le plan de la productivité que les sociétés ferroviaires américaines ont connus au

[Text]

Conrail, have increased their revenue tonne miles per employee by 80% and 95% respectively.

Peat Marwick's variable cost analysis also concludes that for a prototype lumber movement, Burlington Northern is 30% higher cost than CP Rail. We cannot reconcile this with the reality facing us in southern British Columbia today. BN has diverted significant quantities of B.C. lumber from CP Rail lines, due to rates that we cannot sustain over the long term.

Peat Marwick's analysis of variable cost also indicates that the costs of three Conrail movements are anywhere from 18% to 59% higher than those of CP Rail on the same movement. This would make Conrail a very inefficient and high-cost carrier. If Peat Marwick is correct, how is it that in 1985 Conrail earned a profit of almost \$400 million while operating in the highly competitive markets of the eastern U.S.?

Peat Marwick concludes that CN's variable costs exceed those of CP Rail's by 13%. This conflicts with variable costs determined by the CTC for movement of rapeseed products originating in western Canada. The minimum compensatory rates for this traffic are set at the variable cost level by the CTC. A sampling of the 1987 rates for both eastbound and westbound movements to the same destination suggests CN's variable costs for these movements are generally lower than those for CP Rail, and in some cases by as much as 20%.

We also believe that the Travacon report seriously understates the likely revenue losses to CP Rail. The reasons for this are several. Firstly, Travacon states that CP Rail should gain \$50 million of traffic from CN because of our allegedly lower costs. The rapeseed product example just given demonstrates that CN is not necessarily a higher-cost carrier. Travacon also concludes that CP Rail will lose only about \$6 million of business to U.S. railroads, again because CP Rail is deemed lower-cost than its U.S. competitor.

As we have just seen, an updated and corrected version of Peat Marwick's analysis of input prices demonstrates that this is just not so. Travacon's estimate of railway revenue losses is also based on the assumption that, as a result of the new rail-to-rail competition, freight rates will fall to a level 10% above the long-run variable cost of the high-cost carrier. This again is an unrealistic assumption. When the BN has surplus capacity, it will have every reason to pursue CP's business at rates below that level. Over \$440 million of CP's traffic will be exposed to BN

[Translation]

cours de cette période et après 1984. Signalons par exemple qu'entre 1981 et 1986, les principaux concurrents de CP Rail, Burlington Northern et Conrail, ont vu leur tonnes-mille payantes par employé augmenter respectivement de 80 p. 100 et de 95 p. 100.

Peat et Marwick concluent également leur analyse des coûts variables en disant que pour un acheminement type de bois d'oeuvre, les coûts de la Burlington Northern sont de 30 p. 100 plus élevés que ceux de CP Rail. Cela ne concorde pas avec la situation que nous connaissons actuellement dans le sud de la Colombie-Britannique. BN a détourné des quantités importantes de bois d'oeuvre de la Colombie-Britannique de CP Rail précisément en offrant des tarifs que nous ne pouvons nous-mêmes nous permettre d'offrir à long terme.

Selon l'analyse des coûts variables de Peat et Marwick, les coûts de trois acheminements de Conrail sont plus élevés, par une proportion de 18 à 59 p. 100, que ceux de CP Rail pour le même trajet. Cela voudrait dire que Conrail est un transporteur peu efficient et à coûts élevés. Si cela est vrai, comment se fait-il qu'en 1985, Conrail ait enregistré des bénéfices de près de 400 millions de dollars tout en exploitant dans les marchés hautement concurrentiels de l'est des États-Unis?

Peat et Marwick concluent également que les coûts variables de CN dépassent de 13 p. 100 ceux de CP Rail. Or cela contredit les coûts variables calculés par la CCT pour l'acheminement de produits du colza depuis l'Ouest. La CCT fixe les tarifs compensatoires minimaux pour ces acheminements en fonction du coût variable. D'après un échantillon de tarifs de 1987 pour des acheminements vers l'Est et vers l'Ouest entre les mêmes points, les coûts variables de CN sont généralement inférieurs à ceux de CP Rail, dans certains cas par une proportion atteignant 20 p. 100.

Nous croyons également que le rapport Travacon sous-estime grandement les pertes de recettes qu'enregistrera vraisemblablement CP Rail. Plusieurs raisons nous le font dire. Premièrement, Travacon affirme que CP Rail s'emparera d'une part du trafic de CN d'une valeur de 50 millions de dollars en raison de ses coûts apparemment inférieurs. Or l'exemple des produits du colza montre bien que CN n'assume pas nécessairement des coûts supérieurs. Travacon conclut également que CP Rail ne perdra qu'environ 6 millions de dollars de clientèle au profit des sociétés ferroviaires américaines, encore une fois parce que ces coûts sont apparemment inférieurs à ceux de son concurrent américain.

Or comme nous venons de le voir, une version corrigée et mise à jour de l'analyse faite par Peat et Marwick des prix des intrants démontre qu'il n'en est rien. L'estimation des pertes de recettes faite par Travacon est aussi fondée sur l'hypothèse que, en raison de la nouvelle concurrence entre sociétés ferroviaires, les tarifs marchandises baisseront au point de n'être que de 10 p. 100 supérieurs aux coûts variables à long terme du transporteur aux coûts les plus élevés. Il s'agit, là aussi, d'une exagération. Si BN a une capacité excédentaire, elle aura toutes les raisons du

[Texte]

competition by virtue of Bill C-18's competitive access measures.

[Traduction]

monde de chercher à s'emparer de la clientèle de CP en offrant des tarifs inférieurs à cela. CP sera donc exposé à la concurrence de BN pour une valeur supérieure à 440 millions de dollars en raison des mesures sur l'accès concurrentiel du projet de loi C-18.

• 1510

Travacon's analysis raises an important question, however. What would be the revenue impact on the Canadian railway system if the variable costs of the two major Canadian railways and their principal American competitors were approximately equal? The answer is that the Canadian railways' revenues would fall to a level approaching 10% above variable cost. Should that occur, railway earnings would not justify the replacement of the assets as they wear out.

Dans son analyse, Travacon soulève toutefois un point important. Si les coûts variables des deux grands chemins de fer canadiens et de leurs principaux concurrents américains étaient à peu près égaux, quelle conséquence cela aurait-il, quant aux recettes, sur le réseau ferroviaire canadien? La réponse est que les recettes des sociétés ferroviaires canadiennes tomberaient au point de n'être à peine que de 10 p. 100 supérieures aux coûts variables. Si cela se produisait, il ne serait pas justifié pour les sociétés ferroviaires canadiennes de remplacer leur actif au fur et à mesure qu'il s'use.

The consultants' terms of reference excluded any assessment of the two main offsets suggested for the revenue declines all parties agreed the railways will incur. Neither the promise of increased traffic, nor volumes for lower rates, nor savings from cost reductions have been examined. Nor have shippers provided evidence of any significant market growth flowing from lower rates. While reduced rail revenue is an objective that will be achieved, the presumably larger goals of increased economic activity and more efficient service have had no serious analysis.

Le mandat des consultants ne prévoyait pas un examen des deux principaux moyens proposés pour compenser les pertes de recettes qu'enregistreront les sociétés ferroviaires, ainsi que tous les intéressés l'ont reconnu. Ni la promesse d'un accroissement du trafic ou des volumes en contrepartie de tarifs inférieurs, ni les économies résultant des réductions de coûts n'ont été examinées. Les expéditeurs n'ont pas non plus présenté des preuves d'une croissance appréciable du marché découlant de la baisse des tarifs. La baisse des recettes des sociétés ferroviaires est un objectif qui se réalisera certes, mais on ne s'est même pas donné la peine de faire une analyse approfondie des buts vraisemblablement plus importants que sont l'accroissement de l'activité économique et l'amélioration de l'efficacité du service.

We would be pleased to answer any questions you have on the consultants' reports, any questions you may have on the amendments we have proposed to the bill, or any other matters that may have been brought up, Mr. Chairman, on your journeys across Canada. Thank you.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à toute question que vous pourriez avoir au sujet des rapports des consultants, des amendements que nous avons proposés à ce projet de loi, ou de tout autre point qui peut avoir été soulevé, monsieur le président, au cours de vos déplacements au Canada. Merci.

The Vice-Chairman: Mr. Ouellet.

Le vice-président: Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you very much. I want to thank CP Rail for coming back before us before we embark next week on a series of discussions with the Minister and then study the the legislation clause by clause and decide on some of the amendments that could be entertained.

M. Ouellet: Merci beaucoup. Je remercie CP Rail d'être revenue témoigner au comité avant que nous n'entamions une série de discussions avec le ministre pour ensuite étudier le projet de loi article par article et décider des amendements qui pourraient être envisagés.

As I could see in your brief, you have given us a number of amendments to reflect on. I know there have been a number of advisers to the Minister who have listened to us and looked at us very closely while we were receiving representations from various organizations. I do hope that by the time the Minister appears before us he will have had time to digest your 100 pages of suggested amendments because I am going to ask him. I am giving notice to his staff to prepare him for a good weekend.

Comme j'ai pu le constater en lisant votre mémoire, vous nous avez proposé plusieurs amendements. Je sais que plusieurs conseillers du ministre nous écoutaient et nous observaient de près quand nous recevions les mémoires de divers organismes. J'espère que, quand il comparaitra au comité, le ministre aura eu le temps de digérer vos cent pages d'amendements proposés, parce que je vais l'interroger à ce sujet. J'avertis son personnel de lui préparer un bon weekend.

I have here a document submitted to us by the Canadian Industrial Transportation League, which suggested that when you appeared members of the committee might ask CP Rail some questions. There is

J'ai devant moi un document que nous a présenté la *Canadian Industrial Transportation League*, qui nous propose de poser certaines questions à CP Rail lorsqu'elle témoignera au Comité. Il en est une qui revêt beaucoup

[Text]

one that is of great interest and I want you to let me know a little more about this. All members of the committee, both sides of the House, have been concerned about the potential of U.S. rail taking away some of the traffic.

It has been brought to our attention that Canadian railways have in reality been profiting for decades by raiding U.S.-to-U.S. domestic traffic which is carried through Canada by CP or CN. Is it awkward for you to campaign about the lack of reciprocity when you will continue to enjoy the benefit of competing for U.S.-to-U.S. domestic traffic while American railways would not have a similar advantage vis-à-vis Canadian domestic traffic in virtue of Bill C-18?

• 1515

Mr. Ritchie: This is right; we have been handling U.S. domestic-to-domestic traffic. We have been doing so by utilizing investments we have put in place. We do not consider this to be raiding; we consider it good business.

I would like to point out that the Americans for years have been handling Canadian domestic-to-domestic traffic with their own investments they have put in place. We do not consider this raiding either. We consider putting investments as business.

What we disagree with is the fact that our assets are going to be turned over to American carriers for their own use, with not an adequate rate of return being paid to the owners of the assets, who are the shareholders of our company.

Mr. Ouellet: In other words, you are telling us that these companies may be American companies who belong to Canadian firms, but they are entirely separate. They are American companies with American employees and so on.

Mr. Ritchie: Let me give an example. The Ford Motor Company moved some automobiles to western Canada utilizing a route from Canada to the United States and back into Canada. We lost the bid. They used their own assets and they loaded their own cars. There is intermodal movements out of Canada into the United States and back. We do not have a problem with this.

Mr. I. Scott: Mr. Ouellet, I think the issue is that under existing circumstances, the American roads using their own assets can compete for this kind of traffic with Canadian roads, and using our assets we can also compete for this kind of traffic with American roads.

[Translation]

d'intérêts et que je voudrais explorer avec vous. Tous les membres du comité, des deux côtés de la Chambre, se sont dits très préoccupés par la possibilité que les sociétés ferroviaires américaines s'emparent d'une partie de la clientèle des sociétés canadiennes.

Or on nous a fait remarquer que les sociétés ferroviaires canadiennes réalisaient en fait des profits, depuis des décennies, en s'emparant d'une partie des acheminements ayant leur point d'origine et de destination aux États-Unis mais assurés au Canada par CP ou CN. Comment pouvez-vous vous plaindre du manque de réciprocité quand vous pourrez continuer de concurrencer pour assurer des acheminements ayant leur point d'origine et de destination aux États-Unis alors que, en vertu du projet de loi C-18, les sociétés américaines ne jouiront pas d'un avantage semblable en ce qui concerne le trafic canadien intérieur?

M. Ritchie: C'est exact, il nous est arrivé de transporter des marchandises entre deux points à l'intérieur des États-Unis. C'est grâce aux investissements que nous avons réalisés là-bas que nous avons pu le faire. Pour nous, ce n'est pas du maraudage, ce sont simplement les affaires.

Je dois souligner qu'il y a également bien longtemps que les Américains transportent des marchandises entre deux points à l'intérieur du Canada, grâce aux investissements qu'ils ont réalisés ici. Là encore, il ne s'agit pas pour nous de maraudage, mais simplement d'une bonne exploitation des investissements réalisés.

Ce que nous contestons, c'est que nos actifs soient mis à la disposition des transporteurs américains, pour leur propre usage, sans que les propriétaires, c'est-à-dire les actionnaires de notre société, reçoivent un taux de rendement adéquat.

M. Ouellet: En d'autres mots, vous nous dites que ces sociétés sont peut-être des sociétés américaines appartenant à des entreprises canadiennes, mais qu'elles sont complètement distinctes. En fait, il s'agit de sociétés américaines, avec des employés américains.

M. Ritchie: Je vais vous donner un exemple. La société Ford a transporté des automobiles dans les provinces de l'Ouest en partant de l'est du Canada et en passant par les États-Unis. Nous avons fait une offre, mais elle a été rejetée. Donc, la société a utilisé ses propres actifs, c'est-à-dire son propre matériel de transport. Il s'agit là de transport intermodal d'une partie du Canada vers une autre, en passant par les États-Unis. Cela ne nous pose aucun problème.

M. I. Scott: Je crois que le problème, monsieur Ouellet, est que les transporteurs américains peuvent faire concurrence aux transporteurs canadiens pour ce genre de trafic, en utilisant leurs propres équipements, et que nous pouvons, de notre côté, leur faire concurrence pour obtenir ce genre de trafic sur des trajets américains, avec nos propres actifs.

[Texte]

But the type of competitive line rate access that Bill C-18 would propose to put in place will give the American roads an opportunity to use the assets of Canadian roads, but will not give any equal opportunity for Canadian roads to do likewise in the United States. So we have a very uneven situation under Bill C-18, not the even situation that exists currently.

Mr. Ouellet: I see. I would like to get your views on similar questions I have put to CN. It has to do with a recommendation made to us by the Atlantic Provinces Transportation Commission and repeated by a number of other organizations to the effect that our committee should move an amendment to replace subclause 144(5) with the current subsection 265(8) of the Railway Act. What is your view in this regard?

Mr. Ritchie: I think we were very clear at the last hearing, Mr. Ouellet; we would definitely support it. We believe subclause 144(5) is a disincentive for railway investment into intermodal systems and in fact would reduce competition to users of both truck and rail intermodal services. It would not be of benefit to the users and consumers of such services in this country.

Mr. Nowlan: Three short questions. In terms of the rebuttal on the studies, Peat Marwick and the other group worked from data you provided them. Did they show you the data and did you have comments on them? At the time, did you think they were so unreasonable in their projections? This is my first question.

The second question is on terms of captivity. You earlier suggested that half of your rates were market competitive, as I understand it. Correct me if I am wrong. This is definitely a shipper's bill and frankly it is a western bill; this gives me a little concern. Out west, we heard from the shippers. Whether you are talking about coal or potash or methyl or other bulk commodities, their prices have gone down, and yet the rates have gone up.

I am empathetic to you to a point but quite frankly, I got more conviction out west than I had before I went on some of your complaints, so how do you rationalize that the world market prices have gone down on bulk commodities and they demonstrated with facts that their rates have gone up? So how do you talk about market competitive?

In terms of your competitive access situation here, you suggest you do not want the marketplace to determine the rates. You suggest, I think in the earlier brief, that a shipper be able to appeal an unreasonable rate. Now you know better than I know that in the United States, the

[Traduction]

Cependant, en donnant aux transporteurs américains l'accès aux prix de ligne concurrentiels, le projet de loi C-18 va leur donner la possibilité d'utiliser les actifs des routes canadiennes, mais sans que les transporteurs canadiens bénéficient de la même possibilité aux États-Unis. Donc, nous nous retrouverons avec une situation très inégale, par rapport à la situation actuelle.

M. Ouellet: Je comprends. Je voudrais obtenir votre avis sur un problème que j'avais abordé avec le CN. Il s'agit d'une recommandation qui nous a été faite par la Commission de transport des provinces Atlantiques et qui a ensuite été reprise par bon nombre d'autres organisations, afin que le Comité propose un amendement pour remplacer le paragraphe 144(5) par le paragraphe actuel 265(8) de la Loi sur les chemins de fer. Qu'en pensez-vous?

M. Ritchie: Nous avons clairement exprimé notre avis à ce sujet lors des dernières audiences, monsieur Ouellet, c'est-à-dire que nous sommes tout à fait d'accord avec cette proposition. À notre avis, le paragraphe 144(5) va décourager les investissements des sociétés de chemin de fer dans les systèmes intermodaux et, en fait, réduire la concurrence dans les services intermodaux route-rail. Cela ne produira aucun avantage pour les usagers et consommateurs de tels services.

M. Nowlan: Je vais vous poser trois brèves questions. En ce qui concerne la réfutation des études, Peat Marwick et l'autre cabinet mentionné ont utilisé des données que vous leur aviez fournies. Vous ont-ils montré ces données et avez-vous formulé des commentaires à ce sujet? À l'époque, pensiez-vous que les projections étaient tellement déraisonnables?

Ma deuxième question concerne les marchés captifs. Vous avez dit plus tôt que la moitié de vos tarifs sont établis dans des marchés captifs. Corrigez-moi si je me trompe. Quoi qu'il en soit, ce projet de loi est clairement en faveur des expéditeurs et des provinces de l'Ouest, ce qui suscite chez moi quelques préoccupations. Lors de nos audiences dans les provinces de l'Ouest, nous avons entendu le point de vue des expéditeurs et, qu'il s'agisse d'expédier du charbon, de la potasse, du méthylène ou d'autres produits en vrac, il est incontestable que leurs prix de vente ont diminué alors que les tarifs de transport ont augmenté.

Je suis sensible à vos préoccupations, mais je dois dire que celles qui m'ont été présentées dans l'Ouest m'ont encore plus convaincu. Comment peut-on en effet justifier que les tarifs de transport des denrées de base aient augmenté, alors que les cours mondiaux ont diminué? Où est la concurrence dans tout cela?

En ce qui concerne l'accès aux prix de ligne concurrentiels, vous dites que vous ne voulez pas que ce soit le marché qui détermine les tarifs. En fait, l'argument fondamental du mémoire précédent, que vous avez présenté, était qu'un expéditeur devrait avoir la possibilité

[Text]

ICC have been wrestling with the issue for years and do not really have any definition for it. You know it is a contentious procedure. So what do you suggest as a rate if you are not going to have the marketplace determine it?

Mr. Ritchie: First, Peat Marwick—did they show us the statistics? Did we work with them? We showed them our statistics with respect to revenue exposure and we worked with them along those lines. We did not correct their report, nor would they obviously ask us. Nor did we see their conclusions or their working papers or their costing data on many of the other aspects of the report. So the first time we really did get the details is when we got the details of the report a week ago, sir.

Secondly, on the captivity process, yes, prices have gone down and rail rates have gone up to some degree for some commodities and other degrees for other commodities. I have statistics—unfortunately I do not have enough, but we will make them available, and I think it is important that you take a proper segment of time when you are comparing selling prices of commodities and rail rates.

You can take a thinly sliced price of time, particularly when energy commodities have been in over-supply and yes, their costs have gone down and rail rates have gone up.

I would make two comments: not all commodities have gone down. Some have gone up significantly faster than rail rates, and the ones I would mention there would be commodities like sulphur. Export potash has been a very fluctuating commodity and in my opinion has gone up over 15 years faster than rail rates.

To comment on Mr. Lawless' position, too, they have 84% of the market in the United States. It is the same potash. It is fertilizer grade potash and it is so much so that they are facing a countervailing dumping situation where rail rates are being used as one of the reasons why they are dumping into the market.

Mr. I. Scott: That, Mr. Ritchie is saying, is the same as potash as Carlsbad.

Mr. Nowlan: I appreciate that.

Mr. Ritchie: Export sulphur has gone up an index of 2000 since 1971. Rail rates have gone up 425. Rail rates have gone up faster than lumber. Now, there was a period in the 1970s and early 1980s where that was not the case. Wood pulp—the selling price has gone up faster than rail rates from the period 1970 to 1985, as has newsprint.

[Translation]

de contester un tarif déraisonnable. Vous savez cependant que la ICC, aux États-Unis, se bat contre ce problème depuis des années et n'a toujours pas trouvé de solution. Par conséquent, si les tarifs ne sont pas déterminés par le marché, comment devraient-ils l'être?

M. Ritchie: En ce qui concerne votre première question, sur l'étude de Peat Marwick, je vous dirais que nous avons fourni nos statistiques à cette société et que nous avons collaboré avec elle dans ce contexte. Cependant, nous n'avons manifestement pas corrigé son rapport et elle ne nous a pas demandé de le faire. De plus, nous n'avons pas eu communication à l'avance de ses conclusions, ni de ses documents de travail sur le calcul des coûts. En d'autres mots, la première fois que nous avons vraiment pu jeter les yeux sur ce rapport, c'est la semaine dernière.

En ce qui concerne les marchés captifs, il est vrai que les prix des denrées de base ont diminué alors que les tarifs de transport ferroviaire ont augmenté, de manière variable. J'ai des statistiques sur cette question, mais, malheureusement, je n'en ai pas suffisamment. Nous vous les enverrons plus tard. Quoi qu'il en soit, lorsqu'on veut comparer les prix de vente des denrées de base et les tarifs ferroviaires, il importe de le faire sur des échéances appropriées.

Il serait trop facile de faire une comparaison sur une période très courte, lorsque l'offre de certaines denrées a été excédentaire, par exemple pour ce qui est de l'énergie, ce qui en a fait baisser les prix, alors que les tarifs de transport par chemin de fer ont augmenté.

Je dois cependant préciser qu'il n'y a pas eu de baisse des prix de toutes les denrées de base. Dans certains cas, les prix ont augmenté considérablement, et beaucoup plus vite que les tarifs de transport. Cas d'espèce: le soufre. En ce qui concerne la potasse, les prix à l'exportation ont fluctué au cours des années, mais, à mon avis, sur les 15 dernières années, les prix ont augmenté plus rapidement que ceux des tarifs ferroviaires.

Pour revenir à ce que disait M. Lawless, il faut préciser que c'est également un produit pour lequel les fournisseurs canadiens détiennent 84 p. 100 du marché américain. Il s'agit de potasse destinée à produire des engrais, et la domination des fournisseurs canadiens est tellement claire qu'ils font actuellement face à des accusations de dumping et à des menaces de droits compensatoires, l'argument des Américains étant que c'est grâce aux tarifs de transport ferroviaire que les fournisseurs canadiens peuvent faire du dumping aux États-Unis.

M. I. Scott: Il s'agit de la même potasse que celle de Carlsbad.

M. Nowlan: Je comprends.

M. Ritchie: Les prix d'exportation du soufre ont augmenté de 2000 p. 100 depuis 1971, alors que les tarifs de transport ferroviaire ont augmenté de 425 p. 100. Certes, les tarifs ferroviaires ont augmenté plus rapidement que les prix du bois, par exemple, mais cela n'a pas toujours été le cas, notamment dans les années

[Texte]

We will make these statistics available, Mr. Nowlan, and show you where we got the data, but in an awful lot of cases where we have had difficulty keeping our rail rates down because the commodity price is down, the prices have really been moderated. The rail price increase has been a lot less than our cost index, so I think that answers your question.

Mr. Nowlan: No. The last one is the unreasonable rates. The shipper could appeal an unreasonable rate. That is what you suggest.

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Nowlan: What mechanism. . . you know that does not work.

Mr. Ritchie: You are talking about captivity in your last question.

Mr. Nowlan: Yes. What do you suggest in a practical way?

Mr. Ritchie: On the captivity one, sir, we felt that there is a heck of a lot coming in this new bill that is over and above what we have in the NTA of 1967. There is a mediation process, there is a final-offer process, and there is also a very speeded-up public interest process with reparations.

What we are proposing on top of this is that we start a process to develop a Canadian maximum rate. We heard a lot of talk that the maximum rate did not work last time in the old NTA. Well, let us get together and develop. I would suggest you let the shippers and railways get together. Give us a time limit, get together, develop a maximum-rate formula we think is workable, and bring it back.

• 1525

That is a process they have been trying in the United States. I believe they have had some success.

There have been some comments in other consulting reports that some captive shippers in the United States have overstated their case. We are not saying there are not captive shippers; there are. I can understand their frustrations—and I understand them a heck of a lot more now than I did three years ago.

What you have in front of you is a very difficult path to chart between railways' required revenue needs and a shipper who needs a competitive rate to get into the market.

Mr. I. Scott: We are concerned about overbalance in that regard. We do not deny that there is a problem here, because there has been. But in trying to remedy that

[Traduction]

1970 et au début des années 1980. De 1970 à 1985, le prix de vente de la pâte de bois a augmenté plus vite que les tarifs ferroviaires, ce qui vaut également pour le papier journal.

Nous vous communiquerons ces statistiques, monsieur Nowlan, et vous pourrez constater que, dans un très grand nombre de cas, les tarifs ferroviaires sont restés relativement modestes. Vous verrez ainsi que leurs augmentations étaient bien inférieures à l'augmentation de notre indice des coûts, et je crois que cela répond bien à votre question.

M. Nowlan: Non. Ma dernière question concernait les tarifs déraisonnables, au sujet desquels l'expéditeur pourrait interjeter appel, si je vous ai bien compris.

M. Ritchie: Oui.

M. Nowlan: Mais de quelle manière? Vous savez bien que ça ne marche pas.

M. Ritchie: Dans le contexte des marchés captifs?

M. Nowlan: Oui. Quelle solution pratique pouvez-vous proposer?

M. Ritchie: En ce qui concerne les marchés captifs, nous estimons qu'il y a énormément d'éléments nouveaux dans le projet de loi par rapport à ce qu'il y avait dans la LNT de 1967. Il y a une procédure de médiation, une procédure d'offre finale et aussi des mécanismes accélérés de protection de l'intérêt public, avec possibilité d'indemnisations.

Ce que nous proposons en plus de cela, c'est la mise en place d'une procédure destinée à déterminer un tarif canadien maximum. Certes, on a souvent dit que le système du tarif maximum de la LNT n'avait pas fonctionné. Eh bien, essayons d'en concevoir un nouveau, en collaboration avec les expéditeurs et les sociétés de chemin de fer. Donnez-nous un échéancier et confiez-nous le soin d'élaborer une formule de tarif maximum acceptable.

Voilà la procédure qui a été appliquée aux Etats-Unis, avec un certain succès, à mon avis.

D'autres rapports d'experts-conseils semblent avoir indiqué que certains expéditeurs captifs des Etats-Unis ont présenté leurs dossiers de manière exagérée. Nous ne prétendons pas qu'il n'y a pas d'expéditeurs captifs, car il y en a et je comprends très bien leurs frustrations. Je les comprends d'ailleurs beaucoup mieux maintenant qu'il y a trois ans.

A l'heure actuelle, votre rôle consiste à trouver un difficile compromis entre la satisfaction des besoins financiers des sociétés de chemin de fer et la mise en place de mécanismes permettant aux expéditeurs d'avoir des tarifs compétitifs.

M. I. Scott: A notre avis, il faut se garder d'exagérer dans l'autre sens. Certes, il y a eu certains problèmes dans le passé, nous n'allons pas le nier, mais il ne faudrait pas

[Text]

problem, we do not want to tip over the other way and create a new problem more damaging than the cure. We feel very strongly about that, as I am sure you are aware.

Mr. Benjamin: There is an area on which the Canadian Trucking Association, yourselves, and CN agree, and that is the matter of American carriers having an access in Canada that Canadian carriers cannot have in the United States. Would that be a nutshell assessment of what the situation would be under this legislation?

Mr. I. Scott: Under competitive line rates?

Mr. Benjamin: Yes, and on confidential contracts too.

Mr. I. Scott: No, confidential contracts exist in the United States, and they exist for truckers as well.

Mr. Benjamin: But confidential contracts are just another form of collective rate-making, are they not?

Mr. I. Scott: Mr. Ritchie can comment on this, but my response is no.

Mr. Benjamin: If more than one party gets together and makes up a rate, and it is confidential, if that is not collective rate-making, I never heard of it.

Mr. Ritchie: Collective rate-making is referred to under the guise of the old section 279, which had to do with rates being made through a common rate bureau, CN and CP agreeing as to a rate level.

Mr. Benjamin: I have a copy of a freight waybill on a carload of plywood. It moved out of New Westminster on the Belt Line across the border and on through to Port Huron, whence it was hauled by CN over to Kitchener. The waybill said it was billed under Chapter 11 provisions, which I presume means under the Staggers Act:

Do not weigh. Connecting road, weigh for own revenue if necessary.

It was a confidential rate, the kind of commodity I think both CP and CN move a lot of. Are you losing any amount of traffic in that way, forest products, for example, out of British Columbia destined for eastern Canada? Has Burlington Northern been making any inroads on you in that, and do they have some advantages taking that traffic out of Canada that you do not enjoy?

Mr. Ritchie: I will not try to dodge it. The majority of the traffic from, say, western Canada is not destined for eastern Canada. It is destined for somewhere in the United States.

• 1530

To answer your question, we currently do not lose a lot to BN moving from western Canada to eastern Canada. It may change, and traffic patterns certainly change.

[Translation]

créer de nouveaux problèmes en essayant de régler les anciens par des solutions excessives. A notre avis, cela est très important.

M. Benjamin: Il y a un domaine sur lequel l'Association canadienne du camionnage et le CN s'entendent, c'est celui de l'accès des transporteurs américains au marché canadien sans réciprocité pour les transporteurs canadiens. Cela résume-t-il bien la situation qui prévaudra après l'adoption de ce projet de loi?

M. I. Scott: Avec les prix de ligne concurrentiels?

M. Benjamin: C'est cela, et avec les contrats confidentiels.

M. I. Scott: Non, les contrats confidentiels existent déjà aux États-Unis.

M. Benjamin: Mais il s'agit simplement d'une autre forme d'établissement collectif des tarifs, n'est-ce pas?

M. I. Scott: A mon avis, non, mais M. Ritchie pourra peut-être vous donner des précisions.

M. Benjamin: Si plusieurs parties s'entendent pour établir un tarif, et si ce tarif est confidentiel, il s'agit bien d'une procédure d'établissement collectif du tarif, ou alors je n'y connais plus rien.

M. Ritchie: La méthode d'établissement collectif du tarif est celle qui existait avec l'ancien article 279, c'est-à-dire que les tarifs étaient établis par un bureau commun, et le CN et le CP les acceptaient.

M. Benjamin: J'ai sous les yeux un connaissance établi pour le transport d'un wagon de contre-plaqué par la société Belt Line, à partir de New Westminster, qui a traversé la frontière, est passé par Port Huron, puis a été acheminé à Kitchener par le CN. Ce connaissance indique que la facture a été établie au titre du chapitre 11, c'est-à-dire, je le suppose, la Loi Staggers. J'y vois la mention suivante:

Ne pas peser. Voie de correspondance. Peser pour propres revenus si nécessaire.

Il s'agissait donc d'un tarif confidentiel pour le genre de produits que le CN et le CP transportent tous les deux en grosse quantité. Je voudrais vous demander si vous perdez beaucoup de contrat de cette nature, pour le transport de produits forestiers, entre la Colombie-Britannique et l'est du pays? Est-ce que Burlington Northern a réussi à s'emparer d'une part de votre marché, et dispose-t-elle d'avantages quelconque par rapport à vous?

M. Ritchie: Je n'essaierai pas d'esquiver la question. La majeure partie des marchandises transportées à partir des provinces de l'Ouest ne sont pas destinées à l'Est mais aux États-Unis.

Pour répondre à votre question, je dois dire que BN ne nous prend pas beaucoup de contrats pour le transport de marchandises des provinces de l'Ouest vers les provinces de l'Est. La situation peut cependant évoluer.

[Texte]

We do lose a lot of the traffic—and that was really the whole genesis of our transborder hearing—to the Burlington Northern that originates in Canada destined for the United States. The Burlington Northern does that in two ways. First, they will quote a rate to their border point on their own railroad and publish a tariff to comply with Canadian law, and then they will not publish a rate and it will be confidential from there on. They had a dollar rate, for example, that was considered to be below \$2.76, so they had to adjust it.

The big way we are losing traffic to the Burlington Northern is in southern B.C., where the lumber being trucked out of southern B.C. goes to very major lumber reloads at Christina Lake and Oroville, Washington. These are extremely large things, 10 acres, and they are loading them onto their cars there.

Again, I do not say that is wrong. We do in fact load lumber that way and we plan to do more of it. What I am asking is that do not facilitate Burlington Northern's movement by giving them a rate on CP Rail that will allow them to take the car on CP Rail to Nelson and then down. Make them work for the business. We do not mind working for it, and we plan to get business from them and we do that. We have a reload on the border.

Mr. Benjamin: This is where the equality of access fails then, because Canadian railroads cannot do that in the United States. They do not allow competitive line rates.

Mr. Ritchie: No, that is right. They allow us to truck.

Mr. Benjamin: Do you think we should put in the legislation some kind of reverse reciprocity—that there be some kind of safeguards in our legislation. Where there is no equitable treatment for Canadian carriers by, and in, the United States, we will reciprocate with their carriers?

Mr. I. Scott: You will remember, going back to the last time we appeared before you, that our position is that we do not think competitive line rates are required at all in order to protect the shipper. I would like to start the response by making that statement.

There is another factor that must be borne in mind, too, from before. That is that the traffic flow from Canada to the United States is two to three times the volume of the traffic flow coming back from the United States. When we take a look at originating carriers, I think you have to concern yourself with how you are going to obtain reciprocity.

The Canadian law certainly cannot be imposed on the American carrier. One could perhaps conceive of an arrangement whereby the American carrier somehow has to give to the Canadian carrier something equal to what

[Traduction]

Par contre, nous perdons beaucoup de marchandises au profit de *Burlington Northern*, qui partent du Canada à destination des États-Unis, et c'est précisément ce qui a été à l'origine des audiences transfrontalières. *Burlington Northern* réussit à nous supplanter de deux manières. Tout d'abord, elle établit un tarif public conforme à la législation canadienne pour le transport jusqu'à la frontière, puis elle fixe un tarif confidentiel à l'intérieur des États-Unis. Par exemple, elle avait un tarif qu'on avait évalué à moins de 2,76\$, et elle a dû l'ajuster.

C'est essentiellement dans le sud de la Colombie-Britannique que *Burlington Northern* nous prend des contrats, lorsque le bois est transporté par camion vers les grands centres de transit de Christina Lake et d'Oroville, dans l'État de Washington. Il s'agit là de centres de correspondance extrêmement vastes, qui font une dizaine d'acres, et c'est là que le chargement est effectué sur les wagons.

Je ne veux pas dire qu'il y a quoi que ce soit de mal à cela, puisque nous faisons en fait la même chose et que nous avons l'intention de continuer. Cependant, est-ce que cela ne facilite pas les choses pour *Burlington Northern*, dans la mesure où on lui permet d'avoir un tarif du CP pour transporter ses wagons sur les lignes du CP vers Nelson puis vers le sud. À mon avis, il n'y a aucune raison de lui faciliter les choses comme cela. Nous devons nous battre pour obtenir nos contrats, et nous avons l'intention de continuer. Nous faisons des transbordements à la frontière.

M. Benjamin: Il y a donc déséquilibre au niveau de l'accès, dans la mesure où les sociétés de chemin de fer canadiennes ne peuvent pas faire cela aux États-Unis. Les prix de ligne concurrentiels n'y sont pas autorisés.

M. Ritchie: C'est exact. On nous autorise à faire des transports par camion.

M. Benjamin: Pensez-vous que nous devrions inclure dans la loi une sorte de formule de réciprocité, qui constituerait pour nous une clause de sauvegarde? En d'autres mots, nous pourrions exiger un traitement réciproque des transporteurs canadiens aux États-Unis?

M. I. Scott: La dernière fois que nous sommes venus témoigner devant votre comité, vous vous en souvenez peut-être, nous avions dit qu'à notre avis les prix de ligne concurrentiels ne sont pas du tout nécessaires pour protéger les expéditeurs. Cela constituera à nouveau le premier élément de ma réponse.

Il y a cependant un autre élément important à prendre en considération. Il s'agit du fait que le volume du trafic Canada-États-Unis est deux à trois fois plus élevé que celui du trafic États-Unis-Canada. On peut donc se demander comment on pourra obtenir la réciprocité, dans un tel contexte.

Par ailleurs, les lois canadiennes ne s'appliquent certainement pas aux transporteurs américains. Certes, on pourrait concevoir une sorte de mécanisme par lequel le transporteur américain donnerait au transporteur

[Text]

he is taking from the Canadian carrier under Canadian law. I do not know how that would be made to work or how it could be policed.

I think when we start to do that we are taking something we believe is not really necessary to protect the shipper and trying to create a much more complicated arrangement, which apart from perhaps not being necessary, may be totally unworkable and not do the job you are thinking of—

Mr. Benjamin: Would you think it would be useful to have a provision in the bill that would say that traffic which moves across the U.S. border on U.S. carriers be for export only? We would prohibit traffic that originates in Canada and is destined for a point in Canada being taken down to the United States by U.S. railway or truck and then being brought back into Canada again at the other end of the country. What would you think about just a for-export-only provision?

Mr. I. Scott: First of all, I do not know how you would police that once it is out of your hands. Secondly, you are only looking at what we would call the below-the-border return movement to Canada aspect of CLRs, and that is only a part of the problem. I would suggest to you that this is not really a workable way of trying to tackle that problem.

• 1535

Mr. Benjamin: Well, I agree with you on the competitive line rates. I mean, you cannot use them in the United States so why should we let them use them up here? I am not noted as a supporter of CPR, but it is just not fair.

With regard to the computing of costs, as far as you can tell from Peat Marwick's studies, did it take into account the differences between U.S. tax laws and ours? There is a host of tax provisions, such as depreciation allowances and write-off periods, which are available to their carriers but are not available to the carriers in Canada. I know they do not have a diesel fuel tax or a number of the items we have here. Did you take that into account as well?

Mr. I. Scott: That is quite right. There is an advantage to the American tax laws which we did take into account when we had access to the figures in the report, but the working figures are not available to us. We believe some provision was made to this by others as well, but we have no way of determining whether it was an equivalent approach to one we took.

• 1540

Mr. Benjamin: What about the economies of scale? Are they taken into account? Frankly, I think Peat Marwick is full of something. I do not think there is any question about it. Transportation costs are higher in Canada than in the United States and always will be. Just our

[Translation]

canadien une sorte d'équivalent au trafic canadien qu'il prend au transporteur canadien grâce aux lois canadiennes. Cependant, je ne vois pas comment cela pourrait se faire ou être contrôlé.

Si nous nous engageons dans cette voie, nous en arriverons à mettre en place des choses qui ne sont pas vraiment nécessaires pour protéger les expéditeurs et nous aboutirons à un système beaucoup plus compliqué, non seulement qui sera inutile mais qui risque d'être un véritable cauchemar sur le plan pratique.

M. Benjamin: Pensez-vous qu'il serait utile d'inclure dans la loi une disposition disant que les seules marchandises pouvant être transportées par des transporteurs américains au-delà de la frontière américaine sont les marchandises destinées à l'exportation? En d'autres mots, nous interdirions le transport par les États-Unis de marchandises provenant du Canada et destinées au Canada, par camion ou par chemin de fer. Qu'en pensez-vous?

M. I. Scott: Tout d'abord, je ne vois pas comment vous pourriez vérifier le respect d'une telle clause. D'autre part, cela ne concernerait que ce que nous appelons les marchandises retournant au Canada en dessous de la frontière, qui ne constitue qu'une partie du problème. À mon avis, il n'existe pas de solution pratique au problème.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec vous au sujet des prix de lignes concurrentiels. En effet, puisqu'on ne peut pas les appliquer aux États-Unis, pourquoi devrions-nous laisser les Américains en bénéficier ici? Je n'ai pas la réputation d'être un supporteur du CP, mais je dois reconnaître que cela serait injuste.

En ce qui concerne le calcul des coûts effectué par Peat Marwick, pensez-vous que les auteurs ont tenu compte des différences existant entre la fiscalité américaine et la fiscalité canadienne? Il y a toutes sortes d'avantages fiscaux, tels que les provisions pour amortissement et les périodes d'amortissement, qui existent aux États-Unis mais non au Canada. De même, il n'existe pas aux États-Unis de taxe sur le diesel, et on pourrait trouver beaucoup d'autres exemples. Ces facteurs ont-ils été pris en considération?

M. I. Scott: Vous avez tout à fait raison. Nous avons tenu compte de certains avantages offerts par la fiscalité américaine, mais nous n'avons pas tous les chiffres pertinents à notre disposition. Nous croyons que ce facteur a également été pris en considération par d'autres analystes, mais il nous est impossible de déterminer si leur méthodologie était semblable à la nôtre.

M. Benjamin: Qu'en est-il des économies d'échelle? Ont-elles été prises en considération? À mon avis, Peat et Marwick sont une bande de rigolos, si vous me passez l'expression. Il est incontestable que les frais de transport sont plus élevés au Canada qu'aux États-Unis et le seront

[Texte]

geography and our climate and the density of the market and the volume of movement mean our costs are going to be higher. There is just no way around that, and I do not know how the hell they can arrive at it.

Did you consider that, too—the economies of scale, the volume of traffic they move against what we move? Is all that considered?

Mr. Ritchie: Well, as Mr. Scott says, we believe it is. Peat Marwick had a very difficult job to do in a short period of time. You can look at costs many ways, and people point fingers at railroaders and say: See? You do not know your own costs. Well, costing is not a simple thing, as I think you people who have been involved in transportation know.

They tried to come to a conclusion about costs, costing it many different ways. So they took into consideration, as far as we can see, many different things. We believe they made that one error on the cost of capital, and that brings the cost from 23% lower for Canadian carriers up to the American level.

But the economies of scale, yes. They made one comment vis-à-vis the Burlington Northern. They made it several times, because they said: Look, we believe the Burlington Northern is a significantly different case. I think what they were trying to do was nicely tell their client to be careful; that this is a huge railroad which has revenues of more than double the CP Rail. It is gigantic; it has more coal than CP Rail has tonnes. You are talking about a very big railroad. They said this railroad has low costs, and they mentioned that several times. They said it was different from the Class 1 railroads they costed.

Mr. I. Scott: Burlington Northern is somewhat equivalent in character to the western part of our system, but they are immense in relationship to us. I think we said before, that can give them a surge ability to come into Canada.

Mr. Benjamin: In their surplus capacity.

Mr. I. Scott: Exactly.

Mr. Benjamin: And similarly with Conrail, with something over \$8 billion of public tax money going to Conrail. Was that taken into account? I mean, hell's bells, that would be enough to buy both Canadian railroads—what the American government sunk into that one set-up.

Anyway, Mr. Chairman, when it comes to railway costing, I sometimes think the ones the railways come up with include even the water for the president's whiskey. I do not know.

[Traduction]

toujours. Notre géographie, notre climat, la densité de notre marché et le volume de nos marchandises font que nos coûts seront toujours plus élevés. C'est là un facteur incontestable et je ne vois pas comment ils ont pu parvenir à leurs conclusions.

Donc, a-t-on tenu compte des économies d'échelle?

M. Ritchie: Comme l'a dit M. Scott, nous le croyons. Je dois préciser que Peat Marwick ont été chargés d'un travail très difficile, à très bref délai. Certes, on peut publier toutes sortes de chiffres et accuser les sociétés de chemin de fer de ne même pas connaître leurs propres coûts, mais vous savez bien que le calcul des coûts est une opération très complexe.

Les analystes de Peat Marwick ont tenté de tirer certaines conclusions à ce sujet, en utilisant plusieurs méthodes différentes. À notre connaissance, ils ont tenu compte de beaucoup de facteurs pertinents. Nous estimons qu'ils ont fait une erreur au sujet du coût du capital, ce qui ramène les chiffres pertinents au même niveau que les chiffres américains, alors qu'ils étaient auparavant de 23 p. 100 inférieurs.

Pour ce qui est des économies d'échelle, elles ont certainement été prises en considération. Les auteurs de l'étude ont d'ailleurs fait un commentaire au sujet de *Burlington Northern*, et ils l'ont fait à plusieurs reprises. En effet, ils ont dit que *Burlington Northern* se trouvait à leur avis dans une situation très différente. À mon sens, ils ont ainsi tenté de dire délicatement à leur client qu'il fallait faire attention, car il s'agissait là d'une société énorme, ayant un chiffre d'affaires deux fois plus élevé que celui du CP. En fait, c'est une société gigantesque. Les quantités de charbon qu'elle transporte sont déjà supérieures à la totalité des marchandises transportées par le CP. Donc, les analystes ont mentionné à plusieurs reprises que ses coûts étaient faibles, mais qu'il s'agissait d'une société différente des autres.

M. I. Scott: *Burlington Northern* est une société relativement équivalente à la partie ouest de notre réseau, en ce qui concerne ses caractéristiques fondamentales, sauf en ce qui concerne son volume, qui nous écrase. Comme nous l'avons déjà dit, cela peut lui donner des avantages énormes au Canada.

M. Benjamin: Grâce à ses capacités excédentaires?

M. I. Scott: Exactement.

M. Benjamin: La même chose vaut d'ailleurs pour Conrail, qui reçoit plus de 8 milliards de dollars de deniers publics. En a-t-on tenu compte? Écoutez, sacré Dieu, cela suffirait pour acheter nos deux sociétés de transport par chemin de fer.

De toute façon, monsieur le président, lorsqu'on parle de coûts de fonctionnement des sociétés de chemin de fer, j'ai parfois l'impression que ceux que celles-ci nous donnent comprennent parfois l'eau que leur président met dans son whisky.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I was going to say we did not have the music, but I guess we have learned how to dance.

Mr. Layton.

Mr. Layton: Thank you, Mr. Chairman. In reflecting on the comments made by Mr. Ritchie earlier, when we were talking about the Canadian transportation rates and how they do not always correspond to the international commodity price, it struck me from the discussions I had with the coal industry in the last couple of years that they are in an international market for their product which varies, depending on where the Australians are and all the others, and how the Japanese are buying. It has nothing, really, to do with the transportation costs they have to absorb to get it to the Roberts Bank.

• 1545

I can see the relationship could be always with a certain fixed volume and a certain loading system with automations so you can reduce your costs of productivity. You cannot reduce the actual cost of getting it there, if we are going to include normal railway costs, labour, energy and all the other things going into it.

As we discuss the relationship between international commodity price and transport cost, I do not see there is a great relationship. To me, it would be incredible, in the face of the energy costs of these last few years, if the railway was actually reducing its per-tonne mile. I think you produced some figures to show you have been pretty effective against the cost-of-living index and other things of that sort. We are a great exporter of bulk products, but in general the costs of rail transport for bulk products are constantly increasing, are they not?

Mr. Ritchie: That is correct, Mr. Layton. I think when we get into a system, it is critical on ourselves and our shippers to design it properly, get it going and running properly at the beginning. Then you are going to get all the good productivity gains from it. You are going to get productivity gains from a coal unit train when you design the system. After that, you are working on fuel efficiency, on whatever comes out, better methods or computers. There is no mega-jump such as you get moving from single car to coal.

We agree with you. Once it is designed, it is difficult to match the swings of commodity prices. Our customers do not expect us to match them. It is not fair to them, but when it is down and they are really competitive, they are looking everywhere to get a nickel. When it is up, it is their business and not ours.

Mr. Layton: Some of the costs you have to carry in your operations are regulatory, like the caboose question still outstanding. Does that apply to all freight carrying operating trains like unit trains for coal?

[Translation]

Le vice-président: J'allais justement vous dire, monsieur Benjamin, que nous n'avons peut-être pas la musique, mais cela ne nous a pas empêchés d'apprendre à danser.

Monsieur Layton.

M. Layton: Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir sur les remarques de M. Ritchie, lorsque nous parlions tout à l'heure du fait que les taux de transport canadiens avaient augmenté alors que les cours mondiaux de nos denrées de base avaient diminué. Il y a quelques années, je discutais avec des dirigeants de sociétés houillères qui me disaient que le prix de leur produit dépendait des prix fixés par leurs concurrents, tels que les Australiens, et des quantités achetées par leurs clients, tels que le Japon. En d'autres mots, le prix du charbon n'a strictement rien à voir avec ce qu'il en coûte pour le transporter jusqu'à Roberts Bank.

Bien sûr, on peut toujours réduire les coûts de manutention par l'automatisation, par exemple, mais on ne peut pas réduire le coût d'acheminement réel, si on veut bien tenir compte des frais d'exploitation normaux des sociétés de chemin de fer, c'est-à-dire des frais de main-d'oeuvre, d'énergie, etc.

Je ne vois donc pas pourquoi nous passons tellement de temps à essayer d'établir un rapport entre les cours mondiaux des denrées de base et les frais de transport. De fait, il me paraîtrait incroyable que les sociétés de chemin de fer réduisent leur tarif par tonnes-kilomètres, étant donné les coûts de l'énergie de ces dernières années. Vous nous avez donné quelques chiffres montrant que l'augmentation des tarifs est demeurée relativement raisonnable par rapport à l'augmentation du coût de la vie, entre autres. Cependant, il me paraît inévitable que les coûts de transport en vrac de marchandises, par chemin de fer, soient constamment en augmentation. Est-ce bien le cas?

M. Ritchie: C'est exact, monsieur Layton. L'élément critique, aussi bien pour nous-mêmes que pour nos expéditeurs, est de mettre en place des systèmes efficaces et efficaces. C'est cela qui permet d'obtenir ensuite des gains de productivité élevés. Ainsi, on peut en obtenir en créant des trains unitaires, puis en utilisant des systèmes de motorisation plus efficaces, de meilleurs systèmes informatisés, etc. Les économies réalisées ne peuvent cependant pas être aussi énormes que lorsqu'on passe du wagon unique aux trains unitaires.

Vous avez raison, lorsque le système est en place, il est difficile de s'adapter ensuite aux variations de prix des denrées de base. D'ailleurs, nos clients ne s'y attendent pas. Bien sûr, lorsque les cours ont beaucoup baissé, ils doivent rester compétitifs et ils font tout leur possible pour obtenir les meilleurs tarifs.

M. Layton: Certains des coûts que vous devez assumer sont imposés par les mécanismes de réglementation, comme lorsqu'on vous impose un fourgon de queue, question qui n'a pas encore été réglée. Cela s'applique-t-il

[Texte]

Mr. I. Scott: Do you mean those which have cabooses? Yes.

Mr. Layton: I guess I, and perhaps the other members of the committee, do not have a grasp of the typical term for a rail contract. We talking of something which changes every month, every year or every five years. Are there variables built into the long-term contracts? How does it work?

Mr. Ritchie: I presume a tariff is a contract. Generally, in technical terms, it is a year, but we have contracts with large shippers. They are confidential, but the rate aspects are public.

Mr. Layton: But the term—

Mr. Ritchie: Lately, five years has become common. I think it depends on inflation and the risk for which the railroad and the customer are willing to marry each other. During that term, they like to know what inflation is going to be or what the escalation product is going to be. The original coal contracts which are expiring now were for a term of 15 years with 5-year re-openers—

Mr. Layton: They are substantial terms for the major investments.

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Cochrane: Did I understand your answer to Mr. Nowlan's question? You were saying the world price for potash has gone up faster than your freight costs and charges.

Mr. Ritchie: In the statistics we have for export potash—we do not know the one for the United States—potash has fluctuated. It was below the escalation rate in 1977. It dipped below the escalation rate then. It took off significantly. In 1983, it dropped below the line and came up again to the end of 1985. At the beginning of 1986 it was higher.

Mr. Cochrane: Perhaps the statistics work out the same way. You are comparing it to this line. From 1980 to 1986, the rail index has gone to 141.7, whereas the index for the value of a tonne has gone down to 88.8. It is a considerable difference. You have gone straight up, completely oblivious to what has happened to the market. I guess you may have conceded that coal is more obvious.

Mr. Ritchie: Coal is a difficult one. I think you have to be careful when you are looking. Now, coal is really going down. We are doing everything we can to stay with it, but it is something beyond the means of a railroad to help. But the coal price from 1970 up to 1974 paralled the railway price increse. They took off in 1974-78 when the railway price increases caught up and then they started levelling off.

[Traduction]

à tous les transports de marchandises tels que les trains unitaires de transport du charbon?

M. I. Scott: Voulez-vous parler de l'utilisation de fourgons de queue? Oui.

M. Layton: Comme d'autres membres du comité, je n'ai pas une connaissance détaillée des contrats ferroviaires. S'agit-il de contrats qui changent tous les mois, tous les ans, tous les cinq ans, ou autrement? Quels sont les facteurs intégrés dans les contrats à long terme?

M. Ritchie: Un tarif constitue un contrat. Sur le plan technique la période de validité est d'un an, mais nous avons d'autres contrats avec de grands expéditeurs. Il s'agit de contrats confidentiels, seuls les tarifs sont publics.

M. Layton: Mais leur durée. . .

M. Ritchie: Depuis quelque temps, il y a de plus en plus de contrats de cinq ans. Je suppose que tout dépend du taux d'inflation et des risques que les sociétés de chemin de fer et les clients sont prêts à assumer, chacun de leur côté. Avec un contrat de cinq ans, ils savent exactement combien leur coûtera le transport de leur produit d'une année à l'autre. Les premiers contrats du transport de charbon, qui arrivent maintenant à expiration, étaient d'une durée de 15 ans, avec renégociation au bout de cinq ans.

M. Layton: Il s'agit-là de contrats assez longs.

M. Ritchie: Oui.

M. Cochrane: Je voudrais revenir sur votre réponse à M. Nowlan. Avez-vous bien dit que le cours mondial de la potasse avait augmenté plus rapidement que vos frais de transport?

M. Ritchie: Les statistiques montrent que le prix d'exportation de la potasse a fluctué au cours des années. Nous ne connaissons pas celui des États-Unis, mais nous savons que l'augmentation était inférieure au taux d'inflation de 1977, puis qu'elle a été largement supérieure. En 1983, elle est retombée en dessous du taux d'inflation, puis elle est repassée au-dessus fin 1985. Début 1986, l'augmentation était supérieure au taux d'inflation.

M. Cochrane: De 1980 à 1986, la liste des prix de transport ferroviaire est montée à 141,7, alors que la liste du prix d'une tonne a baissé jusqu'à 88,8. Il y a là une différence considérable. Vos tarifs ont monté en ligne droite, au mépris le plus absolu des forces du marché. Peut-être la démonstration serait-elle encore plus claire avec le charbon.

M. Ritchie: Il faut faire très attention lorsqu'on analyse les prix du charbon. Actuellement, ils sont à la baisse, et nous faisons tout notre possible pour en tenir compte, mais il y a une limite à l'aide que peuvent apporter les sociétés de chemin de fer aux producteurs. Entre 1970 et 1974, le prix du charbon a évolué parallèlement au tarif ferroviaire. De 1974 à 1978, l'augmentation a été plus marquée, et les tarifs ferroviaires ont dû faire un certain rattrapage, avant de se stabiliser.

[Text]

[Translation]

• 1550

Railway prices have been paralleling them from 1978 to about 1983, and then they dipped from 1983-86 and they are still dipping.

Mr. Cochrane: Just looking at our statistics on the index that was struck in 1975, you are up to 267 and they are down to 99. It has fluctuated a bit, but you have gone in a very consistent line upward. They have remained very, very constant.

Potash in New Brunswick—and I know you do not truck it out or rail it out for them—again, just since they started that particular mine in Sussex, the index on potash has gone from 100 down to 86 and on the freight rates, up to 113.

But you are saying taking away... in your original position—I think you have maybe amended it some in your addendum today—taking away the competitive line rates and the final-offer arbitration and appeals under section 59, now all the shippers are suspicious and they are saying you are not responsive to their world market or what is happening in their product market, and yet those protections are being recommended in Bill C-18 to kind of offset that problem.

I do not see anything in the statistics or in anything you have said that would cause us to have any confidence in taking out those provisions to answer the complaints and the concerns the shippers are expressing. Maybe I am missing something.

Mr. I. Scott: Are you suggesting that our position is to take out final-offer arbitration and special interest—

Mr. Cochrane: We have amended those two, but your competition line rates for show, you are still amending that one right out altogether.

Mr. I. Scott: That is correct.

Mr. Cochrane: But your original position, I understand, on final-offer arbitration was to do away with it or seriously amend it.

Mr. I. Scott: No.

Mr. Ritchie: No.

Mr. Cochrane: Okay, because on page 13 and 17—

Mr. I. Scott: No, I think it is important to understand that was not our position.

Mr. Cochrane: Not originally?

Mr. I. Scott: Because we feel very strongly that those measures can move greatly towards solving this problem. What we again are concerned with is when you finally, on top of everything else, put on competitive line rates, the whole thing is overbalanced and in our view, unnecessary to get the job done for the shipper.

De 1978 à 1983, l'évolution a été relativement parallèle mais, depuis cette date, l'augmentation des tarifs ferroviaires ne cesse de diminuer.

M. Cochrane: Si je compare l'évolution de l'indice établi en 1975, je constate que vous êtes arrivé à 267 alors que les prix du charbon ont baissé à 99. Donc, s'il y a eu des fluctuations du côté des prix du charbon, cela n'a pas été le cas pour vos tarifs, qui ont augmenté en ligne droite, de manière très constante.

Si je fais une comparaison avec les prix de la potasse du Nouveau-Brunswick, et je sais que vous n'en assurez pas le transport, je constate que l'indice des prix de la potasse a baissé de 100 à 86, alors que celui des tarifs ferroviaires est monté jusqu'à 113.

Je sais que vous avez légèrement modifié votre position d'origine, au cours de votre témoignage d'aujourd'hui, mais, lorsque vous dites qu'il faut éliminer les prix de ligne concurrentiels, le mécanisme d'arbitrage de l'offre finale et les appels au titre de l'article 59, tous les expéditeurs auront une attitude de méfiance à votre égard, car ils estiment que vous n'êtes absolument pas sensible à l'évolution de leurs marchés mondiaux et des cours de leurs produits. Or, les mesures du projet de loi C-18 dont je viens de parler sont précisément destinées à remédier à ce problème.

Je ne vois rien, ni dans vos statistiques ni dans vos déclarations, qui me permette de penser que vous tiendrez compte des plaintes et des préoccupations des expéditeurs lorsque ces dispositions auront été retirées du projet de loi. Peut-être vous ai-je mal compris?

M. I. Scott: Voulez-vous dire que nous avons demandé l'élimination du mécanisme d'arbitrage de l'offre finale et des appels... .

M. Cochrane: Nous avons modifié ces deux mécanismes mais, pour ce qui est des prix de ligne concurrentiels, vous en recommandez l'abandon pur et simple.

M. I. Scott: C'est exact.

M. Cochrane: De même, votre position d'origine au sujet de l'arbitrage de l'offre finale était également l'abolition pure et simple, ou de profondes modifications.

M. I. Scott: Non.

M. Ritchie: Non.

M. Cochrane: Cependant, aux pages 13 et 17... .

M. I. Scott: Non, il faut que vous compreniez que ce n'était pas là notre position.

M. Cochrane: Pas à l'origine?

M. I. Scott: Non, car nous pensons que ces dispositions pourront fortement contribuer à la résolution de ce problème. Ce qui nous préoccupe, c'est que l'on ajoute les prix de ligne concurrentiels à ces mécanismes, ce qui aboutira à déséquilibrer gravement le processus, et de manière inutile, dans l'intérêt des expéditeurs.

[Texte]

Mr. Cochrane: So you think from our point of view, your willingness to then keep section 59 and final-offer arbitration should answer the complaints that statistics seem to prove of the shippers that you are unresponsive to the world market?

Mr. I. Scott: Yes. It is interesting, of course, that you have a set of figures and we have a set of figures and they do not entirely jibe and I suspect if we traded them. . . We will make them available to you.

Mr. Ritchie: Now just to get into this, let us take coal. I do not know about those statistics that you have sir, but you know if you added rail rates to coal for coal that had started in northeast B.C., that is nowhere near the rail rate. I am just showing you the rail rate for CP rail and the export price for coal delivered in Japan.

Mr. Cochrane: Would you know something about Fording Coal?

Mr. Ritchie: A little.

Mr. Cochrane: Well, the statistics for Fording Coal—

Mr. Ritchie: I know it is a profitable coal company.

Mr. Cochrane: They are up a little bit. On the index in 1975, they have gone to 105 and the freight rate has gone to 236. I am sure you are familiar with their operation.

Mr. Ritchie: What year? Fording Coal started in 1972.

Mr. Cochrane: The index was struck in 1975 and the last number to compare it to is 1985. They have been a little profitable or their coal price has gone up a little and so have their freight rates—considerably, but what we are getting from the shipper is that you are unresponsive and you are trying to convince us that the final-offer arbitration and the section 59 appeals should be enough to offset their suspicion?

Mr. Ritchie: Yes, and the section 59 final and mediation. We believe those are quite a change with the reparations in section 59.

Mr. Cochrane: Would you suggest, then—I think CN just did—that the competitive line rate be kept as an aspect that we should look at after we monitor the effects of your activity and the shipper's activity in light of final-offer arbitration in section 59?

Mr. I. Scott: Our position before you, and we have repeated it, is that we do not think it is necessary, but if you did not agree with us, if you said, sorry, I am not going to agree with you, I am going to have an opinion of my own, which you certainly deserve to hold—

Mr. Cochrane: Committee has some debate with my opinions, nonetheless I am entitled to them, yes.

[Traduction]

M. Cochrane: Donc, selon vous, le maintien de l'article 59 et de l'arbitrage de l'offre finale devrait permettre de répondre aux plaintes des expéditeurs, qui affirment que vous êtes insensible aux forces du marché?

M. I. Scott: Oui. Evidemment, vous avez certains chiffres et nous en avons d'autres, qui ne sont pas tout à fait les mêmes. Nous vous communiquerons les nôtres.

M. Ritchie: Prenons l'exemple du charbon. Je ne connais pas vos statistiques mais vous savez bien qu'il y a une différence considérable entre le prix du charbon vendu en bout de ligne et le prix au départ du nord-est de la Colombie-Britannique, différence qui est loin de représenter le tarif ferroviaire. Comparez simplement le tarif de transport de CPR et le prix à l'exportation du charbon livré au Japon.

M. Cochrane: Connaissez-vous la société *Fording Coal*?

M. Ritchie: Un peu.

M. Cochrane: Les statistiques de cette société. . .

M. Ritchie: Je sais qu'elle est rentable.

M. Cochrane: Si on prend l'indice de 1975, on constate que le sien est passé à 105 alors que le taux de fret est monté à 236. Je suis sûr que vous connaissez bien les activités de cette société.

M. Ritchie: Pour quelle année? C'est une société qui est entrée en activité en 1972.

M. Cochrane: L'indice a été créé en 1975, et les dernières comparaisons remontent à 1985. Il est clair que le prix de son charbon a légèrement augmenté, mais que ses taux de fret ont subi une hausse considérable. Voilà pourquoi les expéditeurs nous disent que vous êtes insensible aux forces du marché. Or, vous essayez de nous convaincre que l'arbitrage de l'offre finale et les appels au titre de l'article 59 devraient suffire pour les apaiser?

M. Ritchie: Oui, la médiation et l'article 59. Nous estimons qu'il s'agit là de profondes modifications au système actuel.

M. Cochrane: Seriez-vous prêt à accepter, comme le CN vient de le faire, que les prix de ligne concurrentiels soient maintenus jusqu'à ce que nous ayons pu évaluer les résultats de vos activités et des activités des expéditeurs, dans le cadre de l'arbitrage de l'offre finale et de l'article 59?

M. I. Scott: Comme nous n'avons cessé de le dire, nous estimons que cela n'est pas nécessaire. Evidemment, si vous n'êtes pas d'accord avec nous, je ne vois pas ce que je peux y faire. Vous avez bien le droit. . .

M. Cochrane: Tous les membres du Comité ne sont pas d'accord avec moi mais, c'est vrai, j'ai le droit d'avoir mes opinions.

[Text]

Mr. I. Scott: Well, it is a position and not where we are but something other and that is to say, yes, I suppose you could take a look at it and I could reason with you that if I had concerns and I wanted to see what the others would do and test whether we are right, one way of doing that is to put this off to one side, see if they are right and why. At the same time, we will hold it over their heads so that they know that it is around the corner. If I were sitting in your seat, I might consider that, but I do not think it is necessary.

• 1555

Mr. Cochrane: We may have to hold on to our respective positions and have that debate at some point in the future.

The Vice-Chairman: Gentlemen from CP, I thank you for appearing before the committee with your recommendations.

Mr. I. Scott: Mr. Chairman, I would like to quickly recapitulate our proposals so that they are left in the minds of the committee members.

We remain convinced that the competitive line rates are unnecessary to do the job being talked about, so we propose their removal from the legislation. We also believe that terminal running rights should apply only to CN and CP Rail, and that interswitching should be increased to the 15 km limit.

On the re-regulation features of the bill, the amendments fall into four main groups:

1. We believe that there is no compelling justification for the superimposition of regulation on a marketplace where competition already exists. We feel that this is an important feature and we propose recognition of that principle in the statement of national transportation policy and also in the exclusion of what we would call undeniably competitive traffic from the final-offer arbitration procedure.

2. We believe that the regulation by comparison measures in the bill are unsound. The railways must price their services in response to the demand for a service, but regulation by comparison is a grand scale departure from this principle. Accordingly, we propose deletion of the provision for third-party appeals from confidential contracts, which is covered in paragraph 60d), and the deletion of the final-offer arbitration decision factor, which is set out in subclause 52(2) and repeated in paragraph 60e), as matters to be considered in a public interest investigation.

3. Final offer arbitration should be a means of expeditiously resolving disputes of a private or narrow nature, and should not become an elaborate quasi-

[Translation]

M. I. Scott: Il est évident que nous avons des points de vue contradictoires. Cependant, si je pouvais raisonner avec vous, je pourrais vous proposer que nous laissions cela de côté de façon à voir quels seraient les effets des nouvelles dispositions au bout d'un certain temps. Nous pourrions ainsi voir qui a raison. Entre-temps, vous auriez toujours ce mécanisme qui pourrait constituer une sorte de menace. Si j'étais à votre place, c'est peut-être comme cela que j'envisagerais le problème, mais je ne crois pas que cela soit nécessaire.

M. Cochrane: Nous devons peut-être en rester sur nos positions et reprendre le débat plus tard.

Le vice-président: Messieurs, je vous remercie d'être venus témoigner au nom du CP.

M. I. Scott: Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais rappeler brièvement nos recommandations, afin que les membres du comité les gardent présentes à l'esprit.

Nous restons convaincus que les prix de ligne concurrentiels sont inutiles pour atteindre les buts mentionnés, et nous en proposons par conséquent l'élimination du projet de loi. Nous estimons par ailleurs que les droits de circulation ne devraient s'appliquer qu'au CN et au CP, et que la portée des dispositions relatives aux changements de voie soient élargies à 15 kilomètres.

En ce qui concerne la nouvelle réglementation prévue par le projet de loi, les modifications que nous proposons tombent dans quatre catégories principales.

1. Nous estimons qu'il n'existe aucune raison impérieuse pour superposer des mécanismes de réglementation à un marché déjà concurrentiel. Cela nous paraît très important et nous proposons que le principe en soit entériné dans le texte de la politique nationale des transports, et confirmé par l'exclusion de ce que nous appelons le trafic indéniablement concurrentiel de la procédure d'arbitrage de l'offre finale.

2. Nous estimons que les dispositions du projet de loi en matière de réglementation par comparaison sont insatisfaisantes. Il faut que les chemins de fer puissent établir le prix de leurs services, en fonction de la demande, principe dont s'écarte largement le mécanisme de la réglementation par comparaison. En conséquence, nous recommandons l'abrogation des appels de tierces parties à l'égard des contrats confidentiels, tel que prévu par l'alinéa 60d), et l'abrogation du mécanisme d'arbitrage de l'offre finale prévu au paragraphe 52(2) et à l'alinéa 60e), car ce ne sont pas des questions qui devraient être prises en considération dans le cadre d'enquête relative à l'intérêt public.

3. L'arbitrage de l'offre finale devrait être un mécanisme de résolution rapide des différends de nature privée ou limitée, et ne pas devenir une procédure complexe quasi

[Texte]

regulatory process or a procedure for determining matters that involve public interest concerns. Hence, we have made proposals on the freedom of the arbitrator to decide the criteria, on the confidentiality of the process and on the referral to section 59 proceedings of those issues which more properly merit the attention of the agency.

4. Many of the provisions of the bill were introduced to meet the concerns of so-called captive shippers who felt themselves exposed because of an ineffective maximum rates test. We believe that rather than meeting the issue squarely, the bill resorts to regulation by comparison and the artificial introduction of risky competitive access measures. This issue should be addressed by holding hearings into maximum rates where all points of view can be heard and debated, either before shipper groups and the railways or before the agency.

5. On the subject of line abandonment, we have provided a full rewrite setting forth our proposed procedures. This approach would permit a more realistic assessment of actual loss, more viable regional carriers, which we think are very important, and greater alliance on the least-cost alternative test in determining whether a line should be retained in the public interest.

6. Finally, we have listed miscellaneous items dealing with matters, such as subclause 145(5), which members of the committee have raised. We believe that this would require railways to surrender their inherent economies to their trucking competitors. In addition, subclause 113(5) would greatly dilute the strength of the compensatory rates clause. There are also a variety of housekeeping changes and wording amendments.

Mr. Chairman, we hope these proposals will be of benefit to the committee in its clause-by-clause consideration, and I thank you for listening to us.

Mr. Reid: I think CN is somewhat more vulnerable than CP on the interswitching rights. I wonder if CPR would be kind enough to send to us what the existing amount of captive traffic under the present 4 mile limit would be at 15 km, and comparatively what it would be at the proposed 30 km.

• 1600

Mr. I. Scott: We can see what we can do to meet the request.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Thank you, Mr. Reid. Thank you, gentlemen, for your brief and for your proposed amendments. Once again you can be sure the committee has a lot of homework to do.

The Chair now calls Mr. W.H. Dempsey, the Association of American Railroads. If the members of the committee accept the decision of the Chair, I will at the

[Traduction]

réglementaire ni une procédure de résolution des questions d'intérêt public. En conséquence, nous proposons que l'arbitre soit libre de choisir les critères appropriés, de déterminer le conflit d'ancienneté du processus et de faire ou non référence aux procédures au titre de l'article 59, pour les questions qui relèvent de manière plus appropriées de l'Office.

4. Bon nombre des dispositions du projet de loi sont destinées à résoudre les difficultés des expéditeurs soi-disant captifs, qui se sentent menacés par un mécanisme inefficace de tarifs maximums. Au lieu de s'attaquer franchement au problème, le projet de loi introduit un mécanisme de réglementation par comparaison et, de manière artificielle, des mesures dangereuses d'accès concurrentiel. Cette question devrait être réglée au moyen d'audiences sur les tarifs maximums, de façon à permettre à toutes les parties concernées de s'exprimer, c'est-à-dire aussi bien les expéditeurs que les sociétés de chemin de fer.

5. En ce qui concerne l'abandon des embranchements, nous avons complètement reformulé la procédure envisagée, de façon à permettre de mieux tenir compte de pertes réelles, de mieux évaluer l'existence de transporteurs régionaux plus viables, ce que nous croyons très important, et de mieux s'en remettre au critère de l'option du moindre coût, pour déterminer si un embranchement devrait être préservé dans l'intérêt public.

6. Enfin, nous avons formulé certaines propositions sur des questions diverses, telles que le paragraphe 145(5), qui obligeraient à notre avis les sociétés de chemin de fer à abandonner leurs économies inhérentes à leurs concurrents du secteur du camionnage. Par ailleurs, l'article 113(5) réduirait considérablement l'efficacité de l'article sur les tarifs compensatoires. Nous avons également proposé d'autres modifications de moindre importance.

Monsieur le président, nous espérons que ces recommandations vous seront utiles lors de l'examen du projet de loi article par article, et nous vous remercions de votre attention.

M. Reid: Je crois que le CN est relativement plus vulnérable que le CP, au sujet des changements de voie. Je me demande si les représentants du CP pourraient nous donner des indications plus précises sur le nombre de clients qui seraient captifs en vertu de la limite des quatre milles, des 15 kilomètres et des 30 kilomètres.

M. I. Scott: Nous verrons ce que nous pouvons faire à ce sujet.

Le vice-président: Merci beaucoup. Merci, monsieur Reid. Merci, messieurs les représentants du CP. Vous pouvez voir que le comité a du pain sur la planche.

Je vais maintenant donner la parole à M. W.H. Dempsey, de la *Association of American Railroads*. Si les membres du comité sont d'accord, je donnerai en même

[Text]

same time call Mr. John Riley—there is a problems with flights, etc.

Some hon. members: Agreed.

Le vice-président: Au nom des membres du Comité je désire vous souhaiter la plus cordiale bienvenue à Montréal.

Mr. John Riley (Administrator, Federal Railroad Administration): I am the person with the air flight problem, I am afraid. Being from Minnesota, I thoroughly enjoyed the snow here. I have to be in Miami Beach tonight for a hearing of the United States Congress, which is being held in Miami tomorrow. I am going to have to catch an earlier flight out. But being a Minnesotan, let me tell you I prefer the snow to the sun.

I brought with me a few charts I think will be helpful in illustrating the points I intend to make. Fifteen years ago when we were beginning to re-evaluate our railroad regulatory system, my predecessors travelled to Canada and met with officials from Transport Canada to discuss the Canadian experience under the National Transportation Act of 1967. What we learned in the course of those decisions played a valuable role in helping us to re-evaluate our regulatory system and I have been grateful for it. I appreciate the opportunity to reciprocate in whatever way I can today.

Let me say at the outset that I do not intend to comment on the specifics of the Canadian regulatory proposals. The decisions you make on those proposals are for Canadians and they are for Canadians to decide. What I would like to do, if I can be helpful, is to talk about our experience under the Staggers Act on deregulation in the United States.

It is an experience I have seen from many angles. I did not begin in this business by working for a railroad company and I have no ties to railroad labour. I began in this business by representing the interests of shippers on light-density lines in agricultural areas of Minnesota. I served as a chief of staff in the U.S. Congress when the Staggers Act was written and participated in writing it. I now have had an opportunity to participate in its administration as the head of the Federal Railroad Administration.

Drawing on those experiences, I will trace our practice and our experiences and then respond to your questions. The United States did not deregulate from wisdom or foresight. We opted for deregulation because we had no alternative. Three decades of a very tight regulatory system had sapped the vitality from our railroad industry.

On the day we passed the Staggers Act, one-quarter of all track in the United States was in bankruptcy

[Translation]

temps la parole à M. John Riley, car je crois savoir qu'il y a des problèmes d'horaire d'avion.

Des voix: D'accord.

The Vice-Chairman: On behalf of the committee, I welcome you to Montreal.

M. John Riley (administrateur, Federal Railroad Administration): Hélas, c'est moi qui ai un problème d'avion, monsieur le président. Comme je viens du Minnesota, je n'ai pas été surpris de trouver de la neige ici, et je dois vous dire que je dois me trouver à Miami ce soir, pour participer demain à une audience du Congrès des États-Unis. Je vais donc devoir reprendre l'avion ce soir. Cela dit, comme je viens du Minnesota, je puis vous dire que je préfère la neige au soleil.

J'ai apporté avec moi quelques tableaux qui me permettront d'illustrer les remarques que je vais faire. Il y a 15 ans, lorsque nous avons commencé à réévaluer notre système de réglementation des transports ferroviaires, mes prédécesseurs se sont rendus au Canada pour rencontrer des représentants de Transports Canada, afin de discuter avec eux de l'expérience que vous aviez acquise avec la Loi nationale sur les transports de 1967. Ce que nous avons appris à cette époque nous a été extrêmement utile pour la réévaluation de notre propre système, et je vous en suis très reconnaissant. C'est donc avec plaisir que je viens aujourd'hui essayer de vous rendre la pareille.

Je préciserai tout de suite que je n'ai aucunement l'intention de faire des commentaires sur les aspects détaillés de vos propositions. Les décisions que vous allez prendre sont destinées aux Canadiens, et il revient aux Canadiens de les prendre. Par contre, si cela peut vous être utile, je voudrais vous communiquer notre expérience suite à la Loi Staggers sur la déréglementation aux États-Unis.

C'est là une situation que j'ai pu examiner de nombreux points de vue différents. Je n'ai pas commencé ma vie professionnelle dans une société de chemin de fer, et je ne dois strictement rien aux syndicats du chemin de fer. J'ai commencé ma carrière en essayant de défendre les intérêts des expéditeurs des voies à faible densité des régions agricoles du Minnesota. J'étais chef de cabinet d'un représentant au Congrès lorsque la Loi Staggers a été rédigée, et j'ai participé à sa rédaction. Aujourd'hui, j'ai la possibilité de contribuer à son application, à titre de chef de la *Federal Railroad Administration*.

C'est donc à partir de cette expérience personnelle que j'ai l'intention de faire le point sur la déréglementation des transports américains, après quoi je répondrai à vos questions. Aux États-Unis, nous n'avons pas déréglementé les transports parce que c'était une décision sage ou mûrement réfléchie, nous l'avons fait parce que nous n'avions pas le choix. Après trois décennies de réglementation très rigoureuse, notre industrie des chemins de fer avait perdu toute vitalité.

Le jour où fut adoptée la Loi Staggers, le quart de nos voies ferrées étaient touchées par des mesures de

[Texte]

reorganization and 48,000 miles were under slow order. We had had 9 major railroads go into bankruptcy in less than 10 years of relative prosperity in the 1970s. The entire railroad system in the northeast and in my part of the mid-west had collapsed. Even the strongest railroads had a tenuous hold on stability. The rate of return for the industry as a whole for a decade had been about 1%, and the retained earnings of the industry were not enough to pay for capital investment for 19 consecutive years. The railroads were literally on their knees, and we had to deregulate them or nationalize all of them.

• 1605

There were not any winners under this system, because the problems that afflicted the railroads touched every shipper they served, every community that depended on them, and every employee. Deferred maintenance meant car shortages, derailments, poor and unreliable service.

Rural shippers were the hardest hit, in my personal opinion. The reason I say that is that when the railroads became cash-starved, they did what any sane businessman or woman would do when they hit a cash crisis. They put the resources they had into the heaviest-density mainlines, and they starved the rural branch lines. The rural infrastructure of my country progressively deteriorated over 30 years of over-regulation, and I think shippers in my part of the country were the hardest hit.

I could tell you many stories to illustrate how bad it really was, but in 1979, my agency, the Federal Railroad Administration, had to open a new accident category called the standing derailment. A standing derailment was a freight train standing perfectly still that simply slid off the track, and that happened twice in a single year.

The contrast between where we were then and where we are now is, I think, the best testimony to the wisdom of the decisions made seven years ago in the Staggers Act. You can measure the success of the Staggers Act on many levels.

First and foremost, you can measure it in the fact that today in the United States we have a financially stable railroad industry for the first time in three decades. After losing nine carriers in the prosperity of the '70s, we did not lose a single carrier in the deepest recession since the 1930s.

Here is a chart which illustrates how the railroads have recovered. The Staggers Act was debated in 1978 and passed in 1979. What you can see is that there has been a steady recovery in the railroad industry's rate of return

[Traduction]

réorganisation suite à des faillites, et 48,000 milles de voie ferrée étaient en mauvais état. Dans les années 1970, en moins de dix ans de prospérité relative, nous avons assisté à la faillite de neuf grandes sociétés de chemin de fer. Tout le réseau ferroviaire du Nord-Est et de ma partie du Midwest s'était effondré. La viabilité des sociétés les plus solides ne tenait qu'à un fil. Pendant une décennie, le taux de rendement de l'industrie n'avait été que de 1 p. 100 environ et, pendant 19 années de suite, les bénéfices non distribués de l'industrie avaient été insuffisants pour financer les investissements requis. Les sociétés de chemin de fer étaient littéralement sur les genoux, et nous n'avions qu'une seule alternative: ou les déréglementer, ou les nationaliser.

Personne ne tirait avantage de cette situation, car les problèmes auxquels faisaient face les sociétés de chemin de fer se répercutaient sur les expéditeurs, sur les collectivités, et sur les employés. Le report des programmes d'entretien du matériel signifiait qu'il y avait constamment pénurie de wagons, déraillements et manque de fiabilité des services.

À mon avis, ce sont les expéditeurs des régions rurales qui ont été les plus durement frappés. En effet, lorsque les sociétés de chemin de fer ont commencé à manquer de ressources financières, elles ont réagi comme l'aurait fait n'importe quel homme d'affaires, c'est-à-dire qu'elles ont consacré les ressources qui leur restaient sur les trajets où le trafic était le plus dense, et elles ont commencé à négliger les embranchements ruraux. Au cours de 30 années de surréglementation, l'infrastructure rurale de mon pays n'a cessé de se détériorer, au détriment des expéditeurs des régions rurales.

Je pourrais vous relater toutes sortes d'anecdotes illustrant l'état déplorable de cette industrie. Qu'il me suffise de dire qu'en 1979, la *Federal Railroad Administration* a été obligée de créer une nouvelle catégorie d'accidents, les déraillements à l'arrêt. Il y a eu un déraillement à l'arrêt lorsqu'un train de marchandises arrêté glisse simplement hors des voies, ce qui était alors arrivé deux fois en une seule année.

Il suffit de comparer la situation qui prévalait à l'époque et celle que l'on peut constater aujourd'hui pour voir que la Loi Staggers représentait la meilleure décision que l'on ait pu prendre il y a sept ans. On peut en mesurer les effets à de nombreux égards.

Tout d'abord, on le constate au fait que l'industrie ferroviaire des États-Unis bénéficie aujourd'hui de la stabilité financière, pour la première fois en trois décennies. Après les faillites de neuf sociétés durant la décennie de prospérité de 1970, il n'y a eu aucune faillite au cours de la récession la plus grave que nous ayons traversée depuis celle des années 30.

Voici un graphique illustrant le rétablissement des sociétés de chemin de fer. La Loi Staggers a fait l'objet de débats en 1978 et a été adoptée en 1979. Vous pouvez constater ici qu'il y a eu un rétablissement progressif du

[Text]

since it was deregulated. However, it is still well below the average rate of return for all industries. It is not a strong industry, but it is an improved industry.

Last year, which is not reflected on that chart, our industry had a rate of return of a little more than 3.5%, and I think that tells an interesting story, because it tells both sides of it. That is four times what we were used to in the pre-Staggers era. So it is improvement. But still, I think only perhaps a railroader or a farmer would be very satisfied with a 3.5% rate of return. The recovery is real, but it is very fragile.

But you can also measure the success of the Staggers Act in the benefits it has delivered to shippers, because just as all shippers suffered with the problems of the railroad industry, they have benefited from its recovery. Remember that we deregulated the trucking industry at the same time we deregulated the railroads. In a system where deregulated railroads are competing with other railroads and deregulated trucks, there has been enormous price compression.

The chart illustrates what has happened to prices in the railroad industry since deregulation. The average annual increase in railroad prices was about 5% when the Staggers Act became law. As that chart illustrates, under the compression of competition in a deregulated environment, prices have fallen consistently since the date on which the Staggers Act became law.

That is not simply true in all commodities. If one wants to look at coal, which is the area where most the captive shippers are, as you can see, the price change has been every bit as dramatic and consistent in the area of coal. I might add that the figures I am showing you are posted tariffs. They do not include contract rates, and I think with contracts the numbers would be even lower.

Finally, to give you some raw numbers to measure this, you can see that, where railroad prices were increasing more than inflation in the period prior to Staggers, they have actually not kept pace with inflation in the period since Staggers. And that is a consumer benefit. Now it is logical to ask: How could the railroads have recovered financially at the same time their prices moderated?

The answer is this: once the railroads could no longer simply go to the Interstate Commerce Commission and pass on their contracts and their costs to the public, they began to do something that was for many years against the nature of railroads. They began to become efficient. Since the Staggers Act became law, our railroads have retired more than 20,000 locomotives. We have about 150,000 fewer employees than we had before, and those are not bad changes. They are changes that should have come many, many years ago.

[Translation]

taux de rendement de l'industrie depuis la déréglementation. Cependant, ce taux reste encore bien inférieur au taux de rendement moyen de toutes les industries. Ce n'est pas encore une industrie bien solide, mais c'est une industrie en convalescence.

L'an dernier, ce que ne reflète pas notre graphique, son taux de rendement a été légèrement supérieur à 3,5 p. 100, ce qui me paraît très intéressant, puisqu'il s'agit de quatre fois le taux de rendement auquel nous étions habitués avant la Loi Staggers. Cependant, seul un cheminot ou un agriculteur pourrait se satisfaire d'un taux de rendement de 3,5 p. 100. Donc le rétablissement est réel, mais l'industrie est encore très fragile.

On peut cependant également mesurer le succès de la Loi Staggers au niveau des avantages qu'en ont tirés les expéditeurs. En effet, tout comme ils avaient directement souffert des difficultés de l'industrie dans le passé, ils ont bénéficié de son rétablissement. Je dois préciser que l'industrie du camionnage a été déréglementée en même temps que l'industrie des chemins de fer, ce qui s'est traduit par une vive concurrence qui a permis de faire baisser considérablement les prix.

Voici un graphique illustrant l'évolution des prix de l'industrie ferroviaire depuis la déréglementation. Lorsque la Loi Staggers a été adoptée, l'augmentation annuelle moyenne des tarifs ferroviaires était d'environ 5 p. 100. Comme le montre ce graphique, l'effet de la concurrence dans une industrie déréglementée a été de faire baisser constamment les prix dès l'adoption de la Loi Staggers.

Cela vaut pour toutes les catégories de produits. Si vous prenez le charbon, secteur où l'on trouve le plus d'expéditeurs captifs, on constate que l'évolution des prix a été tout aussi remarquable et constante que dans les autres secteurs. J'ajoute que les chiffres que je vous montre reflètent les tarifs affichés. Ils ne tiennent pas compte des tarifs contractuels, lesquels feraient encore baisser les moyennes.

Enfin, vous pouvez voir que les tarifs ferroviaires, qui augmentaient plus que l'inflation avant la Loi Staggers, n'ont pas suivi le taux d'inflation depuis cette époque, ce qui représente un avantage pour les consommateurs. Évidemment, vous allez logiquement me demander comment il se peut que les sociétés de chemin de fer aient pu rétablir leur santé financière alors que leurs prix ont été comprimés.

La réponse est la suivante: une fois que les sociétés de chemin de fer n'ont plus eu la possibilité de s'adresser simplement à la *Interstate Commerce Commission* pour répercuter leurs augmentations de coût sur leurs tarifs, elles ont été obligées de faire quelque chose dont elles avaient depuis longtemps perdu l'habitude, elles ont dû devenir efficaces. Depuis la Loi Staggers, elles ont envoyé à la casse plus de 20,000 locomotives. Elles ont aujourd'hui 150,000 employés de moins qu'auparavant, et ce n'est pas une évolution négative. Ce sont là des changements qui auraient dû intervenir il y a bien longtemps.

[Texte]

What was happening was that the railroads were tolerating enormous inefficiencies that helped make them non-competitive. They were simply passing the cost on to the public through the regulatory system, and every man, woman, and child in this country who purchased a commodity they consumed that was shipped by rail paid for those inefficiencies.

• 1610

So what we have been able to create is a system that is simultaneously more efficient, more profitable, and more service oriented. Recognize that when one deregulates the competitive or pricing side of a railroad, there is going to be a decrease in railroad prices. If the cost side of the railroad continues to be regulated, the railroad is likely to be caught in a severe profit squeeze. That is why we have attempted to alter some of our safety regulations: to give the railroads more flexibility and enable them to meet safety standards in a more cost-effective way.

A third way you can measure the success of the Staggers Rail Act is in the restructuring and rebuilding of the railroad industry itself. The average annual investment in roadbed and structures has tripled on an annual basis since deregulation, and the railroads have invested approximately \$30 billion in their systems since the Staggers Act. We have virtually eliminated deferred maintenance from our main lines, although there is still deferred maintenance on some secondary lines. In any case, we are no longer going downward. We are going upward, without government subsidy. And that is a direct reaction to Staggers.

A fourth way you can measure the success is in the intangibles of service. A few years ago, railroad marketing was pretty generally considered to be a contradiction in terms. Railroads simply did not market. What bright young man or woman in marketing would choose to enter the railroad industry, where all the marketing was done by rate-making attorneys and ICC practitioners? Since the Staggers Act, as the railroads have been forced to compete, they have progressively learned to market and innovate. Price and service innovations like just-in-time service, reduced-rate backhauls, and multicar unit grain rates, which were revolutionary a few years ago, are commonplace today. I believe that we have just scratched the surface of what we can do.

I think I have talked about the rural shipper already. That would be my fifth criteria for measuring the success

[Traduction]

Auparavant, les sociétés de chemin de fer pouvaient fonctionner de manière incroyablement inefficace, ce qui ne cessait de saper leur compétitivité. Elles transmettaient tout simplement les coûts au public par l'intermédiaire du système de réglementation, si bien que tout individu, homme, femme ou enfant, épongeait le manque d'efficacité des chemins de fer en achetant et en consommant des produits transportés par voie ferrée.

Nous avons donc été en mesure de créer un système qui est à la fois plus efficace, plus profitable et qui offre un meilleur service. Il faut bien savoir que la déréglementation de la concurrence ou des tarifs ferroviaires entraîne une diminution des prix. Si l'on maintient la réglementation des tarifs ferroviaires, il est probable que les compagnies de chemin de fer connaîtront une réduction grave de leurs profits. Voilà pourquoi nous avons essayé de modifier certains de nos règlements en matière de sécurité afin de donner une plus grande souplesse aux compagnies de chemin de fer et de leur permettre de respecter les normes de sécurité d'une manière plus rentable.

Troisièmement, on peut mesurer le succès de la Loi Staggers à la lumière de la restructuration et de la reconstruction de l'industrie des chemins de fer elle-même. Depuis la déréglementation, les investissements annuels moyens dans les terre-pleins et les superstructures ont doublé chaque année, tandis que les sociétés de chemin de fer ont investi environ 30 milliards de dollars dans leur réseau depuis l'adoption de la Loi Staggers. Si l'entretien accuse encore quelque retard sur certaines lignes secondaires, nous avons pratiquement éliminé tout retard sur nos lignes principales. De toute façon, nous ne sommes plus en perte de vitesse, nous remontons la pente sans subvention du gouvernement. C'est là une conséquence directe de la Loi Staggers.

Le quatrième critère de succès est lié au facteur qualitatif du service. Il y a quelques années, on pensait généralement que le marketing et les transports ferroviaires étaient des notions contradictoires. Il paraissait absurde de vouloir commercialiser les services ferroviaires. Quel brillant spécialiste du marketing aurait choisi de faire carrière dans l'industrie ferroviaire où toutes les décisions de marketing étaient prises par les responsables de l'établissement des tarifs et les représentants de l'ICC? Depuis l'adoption de la Loi Staggers, les sociétés de chemin de fer ont peu à peu appris à innover et à commercialiser leur service, étant donné qu'elles ont été forcées de faire face à la concurrence. Certaines innovations sur le plan des prix et du service, telles que la ponctualité, le transport de retour à prix réduit et les taux de transport du grain consentis par unité de plusieurs voitures, qui étaient révolutionnaires il y a quelques années, sont aujourd'hui pratique courante et, je pense que nous n'avons rien fait d'autre qu'effleurer la surface.

Je crois que nous avons déjà parlé des expéditeurs ruraux. Ce serait mon cinquième critère de mesure du

[Text]

of Staggers. As the railroads have become less cash starved, there has been a noticeable improvement in the level of investment in secondary lines. More than that, the Staggers Act created the environment with the right to contract and the freedom from automatic rate protests that have enabled short-line railroads and small regional railroads to grow up around our country, serving light secondary lines that clearly would have been abandoned under a regulated environment but can be operated on a different cost structure in a deregulated environment. That is very important to me, because that is the part of the country I came from. Our deregulation, with the right to contract and the freedom from automatic rate protests, has made the formation of the small short-line feeder railroad a possibility, and that has preserved service in areas that unquestionably would have lost service under a different system.

Also, there have been public benefits from our deregulation that have inured to all of us because we are members of the public.

One is railroad safety. There has been a dramatic and consistent improvement in railroad safety in the United States since the day the Staggers Act was passed. The year the Staggers Act was passed, 1979, was the worst year for accidents in the history of the American railroad industry. Since 1979, accidents have gone down 72%. Accident rates—a more reliable figure because it is normalized—are down 63%. Track and equipment accidents, the type of things that relate to capital investment, have been cut by more than three-quarters in three-quarters of a decade. Workplace injuries are down 65.9%; grade crossing accidents, 48%; train movement fatalities, 50%.

Why? Well, the answer is simple. Deregulation gave the railroads something they had not had in decades, which was called cashflow. And when the railroads got the cashflow, they invested it in their track and in their roadbeds. They did not do it for safety reasons. They did it to make their systems more efficient. But by making up for that deferred maintenance, they were able to provide safer as well as more efficient systems. And this has yielded an enormous public safety benefit. Now, it is very interesting how deregulation has made the railroads more profitable and safer at the same time.

I have heard it argued that deregulation has made the trucking industry less profitable and thus less safe. I cannot comment on the trucking-industry end of this. I can only say that in my industry, because the railroads acquired more cashflow, we have statically had a revolutionary increase in railroad safety. What we still

[Translation]

succès de la Loi Staggers. À mesure que les sociétés ferroviaires ont disposé de fonds moins limités, on a assisté à une amélioration notable des investissements dans les lignes secondaires. De plus, la Loi Staggers a mis en place les conditions favorables qui, grâce au droit d'adjudication et à la suppression des contrôles automatiques des tarifs, ont permis aux lignes de chemin de fer secondaires et aux petites sociétés ferroviaires régionales de prendre de l'importance dans les diverses régions du pays, desservant des lignes secondaires qui auraient visiblement été abandonnées en cas de maintien de la réglementation, car la déréglementation permet de les exploiter selon un barème de coût différent. Voilà qui est très important pour moi, étant donné que la région d'où je viens est desservie par de telles sociétés de chemin de fer. La déréglementation a, grâce au droit d'adjudication et à la suppression des contrôles automatiques des tarifs, rendu possible la formation d'un réseau capillaire de lignes secondaires, ce qui a permis de maintenir le service dans des régions qui auraient sans aucun doute été abandonnées dans le cadre d'un système différent.

En outre, la déréglementation nous a valu, à nous autres, membres du public, d'autres avantages.

La sécurité dans le secteur des transports ferroviaires s'est améliorée de manière spectaculaire et régulière aux États-Unis depuis l'adoption de la Loi Staggers. L'année 1979 qui a vu l'adoption de la Loi Staggers a été la pire année sur le plan des accidents, de toute l'histoire de l'industrie ferroviaire américaine. Depuis 1979, les accidents ont diminué de 72 p. 100. Les statistiques d'accidents, qui sont plus fiables, étant donné qu'elles sont normalisées, ont baissé de 63 p. 100. Les accidents liés à la voie ferrée et à l'équipement, éléments directement touchés par les dépenses en équipement ont accusé une baisse de plus de 75 p. 100 en sept ans environ. Les accidents de travail ont diminué de 65.9 p. 100; les accidents de passage à niveau de 48 p. 100; les accidents de circulation de 50 p. 100.

Pourquoi? Eh bien, la réponse est simple. Grâce à la déréglementation, les sociétés de chemin de fer disposent désormais, pour la première fois depuis de nombreuses décennies, de réserves de liquidités. Elles les ont investies dans les voies et les superstructures ferroviaires, non pas pour des raisons de sécurité, mais pour rendre leur système plus efficace. Grâce à ce rattrapage au niveau de l'entretien, elles ont pu offrir des services plus sûrs et plus efficaces qui ont permis de faire des progrès énormes sur le plan de la sécurité du public. Il est très intéressant de voir comment la déréglementation a permis aux sociétés de chemin de fer de devenir à la fois plus rentables et plus sûres.

Certains prétendent que la déréglementation a rendu l'industrie du camionnage moins rentable et par conséquent moins sûre, mais je ne suis pas qualifié pour parler de l'industrie du camionnage. Je peux simplement dire que, dans mon industrie, depuis que les sociétés de chemin de fer ont amélioré leur trésorerie, nous avons

[Texte]

have to address, however, is the human performance accident which can occur, as we saw earlier this year in Maryland, and really cannot be affected by cashflow.

[Traduction]

noté une amélioration incroyable de la sécurité des chemins de fer. Il nous reste cependant à nous pencher sur les accidents imputables à des erreurs humaines qui, comme nous l'avons vu plus tôt cette année au Maryland, ne sont pas réellement touchés par l'augmentation des liquidités.

• 1615

Finally, I want to show you something about the budget of my agency. This is what deregulation has done to the budget of my agency. In 1981 my agency handed out \$2.831 billion in subsidies to financially weak railroads. By 1982 my agency found itself owning three financially weak railroads. Let me add that this was not a decision to own a railroad for policy reasons. This is not parallel to the rail structure in Canada, where you have the CN and the CP. We acquired these railroads because they were bankrupt, they were necessary, and no one else could run them.

Mr. Benjamin: That is why we acquired CN.

Mr. Riley: You can see that the subsidy budget for my agency declined from \$2.8 billion to \$102 million between 1981 and 1986. I believe we will be down to about \$30 to \$40 million this year. Those are really dramatic figures, but they are a measure of what a deregulated railroad industry has been able to do and the collateral public benefit it supplies.

I am not going to come and tell this committee that all these benefits have come easily or painlessly. The Staggers Act changed shipping and pricing patterns that had been established for more than half a century. There was risk involved. There were pains of transition. And there are in fact hard cases that have to be addressed on a case-by-case basis. There are captive shippers.

The theme that ought to come through from this analysis of the act is that in our experience, the railroad industry has not abused its pricing and marketing opportunities. Because of those opportunities, it has become more stable while providing better service.

There were approximately 60,000 tariffs filed before the ICC last year. There were only 37 protests, and I believe that really exemplifies the magnitude. I have to tell you that our commission did not move very quickly on those 37 protests. They did not, and the shippers have a legitimate complaint about that. But the number of protests in terms of the number of rates is very small.

Overall, what we have discovered is that a system which allows, and encourages, parties to seek solutions to their own problems is superior to a system that kicks the solutions back to us, so that appointed bureaucrats like myself have to go out and try to solve problems that are very complex and exist in the marketplace. Our motives may be good, but we rarely get it right.

Enfin, j'aimerais vous parler du budget de mon organisme. Voici l'incidence qu'a eue la déréglementation sur le budget de mon organisme. En 1981, mon organisme a distribué des subventions de 2,831 milliards de dollars aux sociétés de chemin de fer ayant des difficultés financières. Permettez-moi d'ajouter que cela n'était pas une décision d'achat d'une société de chemin de fer pour des raisons de politique. Nos chemins de fer n'ont pas la même structure qu'au Canada où vous avez le CN et le CP. Nous avons fait l'acquisition de ces sociétés de chemin de fer parce qu'elles étaient en faillite, parce qu'elles étaient nécessaires et que personne d'autre n'aurait pu les exploiter.

M. Benjamin: Nous avons fait l'acquisition du CN pour des raisons analogues.

M. Riley: Vous constaterez que le budget de subventions de mon organisme a chuté de 2,8 milliards à 102 millions de dollars entre 1981 et 1986. Cette année, je crois qu'il sera de l'ordre de 30 à 40 millions de dollars. Ce sont des chiffres spectaculaires, mais qui indiquent bien ce que la déréglementation de l'industrie des chemins de fer a rendu possible et les avantages que le public en a retirés.

Je ne veux pas dire que tout cela s'est fait sans effort. La Loi Staggers a changé les modalités d'expédition et de tarification qui avaient été établies depuis plus d'un demi-siècle. C'était une entreprise risquée. La transition a été difficile et certains cas plus délicats ont dû être examinés individuellement. Il y avait des expéditeurs captifs.

Cette analyse de la loi devrait faire ressortir le fait que, dans l'expérience américaine, les sociétés de chemin de fer n'ont pas abusé des possibilités de tarification et de commercialisation. Ces possibilités ont permis à l'industrie de devenir plus stable et d'offrir un meilleur service.

L'an dernier, l'ICC a reçu environ 60,000 demandes de tarifs. Il n'y a eu que 37 contestations et je crois que cela donne une bonne idée de l'ordre de grandeur. Je dois avouer que notre commission n'a pas réagi avec diligence à ces 37 protestations. Les expéditeurs ont donc raison de se plaindre. Mais le nombre de contestations des tarifs est très restreint.

Dans l'ensemble, nous avons découvert qu'un système qui permet aux parties de chercher des solutions à leurs propres problèmes et qui les encourage même à le faire est supérieur à un système qui remet le problème entre nos mains et force des bureaucrates comme moi-même à analyser et résoudre des problèmes très complexes qui concernent le marché. Nous avons beau avoir de bonnes intentions, il est rare que nous ayons la bonne solution.

[Text]

On that note, I would like to wrap up and thank you for the opportunity to address the committee. I would be happy to answer any questions you have, and I would yield to my friend and colleague, Bill Dempsey, from the Association of American Railroads. I will be glad to stay as long as you would like me to, or the plane will let me, to answer any follow-up questions.

Mr. William H. Dempsey (President, Association of American Railroads): Mr. Chairman, I will just take a few minutes to touch upon some of the highlights of my written testimony. I can pretty much adopt, by reference, everything Mr. Riley has said. I agree with it. I did not like that last chart very much, but the others. . . it all sounded quite good to me.

This is the 100th anniversary of railroad regulation in the United States. The Interstate Commerce Act was born in 1887. It grew by accretions over the years, as I am sure you know, until by 1920 a system of regulation of railroads in all aspects—rates, service, disposition of capital, issuance of securities—was firmly in place. The premiss, of course, was that the railroads were monopolies, that they had abused their monopoly power, at least in some respects, and that the public interest demanded intervention by the federal government to protect the public interest.

I was not living in 1887, but from what I read, that probably was true. But then, as we know, matters changed, but the law did not change with them. With the encouragement of competition by the motor carriers, with subsidies by the federal and state governments of the interstate, then state, highway systems, with the subsidies of the inland waterway system by the federal government, the share of intercity freight of the railroads plummeted sharply and all of this then came home to roost in the 1970s. John has given you the history that you are all familiar with of the chaos in the rail industry in the United States in those decades, led of course by the collapse of the Penn Central, which may have been the greatest industrial catastrophe in the history of the United States.

• 1620

As John said, something obviously had to be done. Everyone agreed that overregulation was at least one of the problems and the Staggers Act was the result, and John has indicated the results of the Staggers Act.

I may say that we are better off than we were before Staggers, but we are not well off. The fundamentals of the industry in the United States are not good and this is due to a variety of factors. It has to do with the decline of the smokestack industries; with the incursion of imports in steel and automobiles, for example; with the overall shift of the economy from a durable goods economy to a service-oriented economy.

[Translation]

Je terminerais sur cette remarque en vous remerciant de m'avoir donné l'occasion de présenter mon témoignage. Je répondrai volontiers aux questions et je céderai la parole à mon ami et collègue Bill Dempsey de l'*Association of American Railroads*. Je peux rester aussi longtemps que vous le souhaitez, ou tout au moins jusqu'à l'heure de départ de mon avion, pour répondre aux questions.

M. William H. Dempsey (président, Association of American Railroads): Monsieur le président, il me faut simplement quelques minutes pour présenter les points saillants de mon mémoire. Je suis plutôt d'accord avec tout ce que M. Riley vient de dire. Je n'ai pas aimé le dernier tableau, mais je suis d'accord avec tout le reste.

C'est le 100^e anniversaire de la réglementation des chemins de fer aux États-Unis. L'*Interstate Commerce Act* date de 1887. Cette loi a été complétée progressivement au fil des années et, comme vous le savez, il y avait, jusque dans les années 1920, un système rigoureux de réglementation des chemins de fer applicable à tous les aspects tels que les tarifs, le service, l'utilisation des biens en capital, l'émission de valeurs mobilières, etc. Cette réglementation s'appuyait bien entendu sur l'idée que les sociétés de chemin de fer étaient des monopoles, qu'elles avaient abusé de leur pouvoir, tout au moins dans certains domaines, et que le gouvernement fédéral se devait d'intervenir pour protéger l'intérêt public.

Je n'étais pas né en 1887, mais d'après ce que j'ai lu, c'était probablement vrai. Par la suite, comme vous le savez, les conditions ont changé, mais la loi est restée la même. Les mesures visant à encourager la concurrence des transports routiers, les subventions accordées par le gouvernement fédéral et les gouvernements des États pour la construction de réseaux routiers entre les États et à l'intérieur des États, les aides accordées par le gouvernement fédéral au réseau de transport par les eaux intérieures ont entraîné une chute grave des transports ferroviaires interurbains et occasionné un retournement de la situation dans les années 1970. John a évoqué un événement que vous connaissez tous, le chaos de l'industrie ferroviaire aux États-Unis, qui a entraîné bien entendu l'effondrement de la compagnie *Penn Central* et qui a été une des plus grandes catastrophes industrielles de l'histoire des États-Unis.

Comme l'a dit John, il fallait absolument faire quelque chose. Tout le monde s'accordait pour dire que l'un des problèmes était la trop grande emprise de la réglementation. La solution fut la loi Staggers et John a mentionné les conséquences qu'a eu cette loi.

Je peux dire que la situation s'est améliorée depuis la loi Staggers, mais ce n'est pas encore l'idéal. Aux États-Unis, les fondements de l'industrie ne sont pas bons et cela est dû à plusieurs facteurs tels que le déclin des industries de fabrication, l'incursion des importations d'acier et d'automobiles, par exemple, et le passage d'une économie de produits durables à une économie de services.

[Texte]

All of this has meant, for example, that in 13 of our 18 commodity categories since 1980, since the Staggers Act, our traffic, our carloadings, are off between 15% and 20%. In only 5 are they either up or stable. One is piggyback and one is automobiles, and those are important commodity lines, but still the net is about 14% overall net decrease in carloadings for the United States railroads in this period of time.

We have been able to keep ahead of the game modestly by enormous cost control. I think John mentioned a 40% decline in employment—I could not believe that, looking at it in 1980—a 40% decline in employment in the industry with about a constant traffic base. Much better utilization of equipment, in part due to the provisions of the Staggers Act; the contract provisions, for example.

So we are better off, but I think as John pointed out, the recovery is fragile and the federal policy must, I think, be tailored toward retaining the benefits that the Staggers Act has given us rather than intruding upon them.

Let me just say a few words about some of the key provisions of the Staggers Act in the hope that they may be relevant to what you are considering as to the issues that are before you. With John, it would be presumptuous of me to comment upon your Canadian situation or the issues that you have but certainly, there are parallels and so perhaps a few words about the Staggers Act and some of its key provisions.

The principle of the Staggers Act, the over-arching principle, was that where there is effective competition, there should be no regulation. On the other hand, where there is monopoly power, there should be regulation. Everyone accepted that. Everyone accepts that now in the United States—shippers, government, everyone.

Now, how do we then determine when there is effective competition and when there is not; secondly, how do we determine what regulatory principles should apply where there are captive shippers?

I heard someone speak about the number of shippers in Canada that might be captive. Let me tell you that in the United States a study made for the Interstate Commerce Commission indicated that about 85% to 90% of our traffic is competitive traffic. We have perhaps 10% to 15% captivity of our shippers, so it is not a large group, but it is a very important group and of course entitled to protection.

The first thing that happened was that to some degree, to increase competition and diminish the number of captive shippers by getting them the rate bureaus, the

[Traduction]

Tout cela fait que, par exemple, dans 13 catégories de produits sur 18, la quantité de marchandise transportée a diminué de 15 à 20 p. 100 depuis 1980, année où la loi Staggers est entrée en vigueur. Le volume est à la hausse ou stable dans seulement cinq catégories. Le service rail-route et le transport d'automobiles en font partie et ce sont les catégories importantes, mais on note au total une baisse d'environ 14 p. 100 de la quantité des marchandises transportées par chemin de fer au États-Unis au cours de cette période.

Nous avons pu nous maintenir modestement au prix d'énormes efforts de contrôle des coûts. Je crois que John a mentionné une diminution de 40 p. 100 de l'emploi. . . je ne pouvais pas y croire, en 1980. . . une baisse de 40 p. 100 de l'emploi dans une industrie bénéficiant d'une circulation constante. Nous avons une bien meilleure utilisation de l'équipement, en partie grâce aux dispositions de la loi Staggers; les dispositions régissant les contrats, par exemple.

L'industrie se porte mieux mais, comme l'a précisé John, la reprise est fragile et la politique fédérale doit, à mon avis, s'efforcer de conserver les avantages que nous a conférés la loi Staggers plutôt que de s'y opposer.

Je veux vous dire quelques mots sur certaines des dispositions importantes de la loi Staggers, en espérant que cela vous sera utile pour l'examen des questions qui vous préoccupent. Comme John, j'estime qu'il serait présomptueux pour moi de faire des commentaires sur la situation canadienne ou sur les questions qui vous préoccupent, même s'il est possible de faire certains parallèles. Aussi, je vais peut-être me contenter de dire quelques mots sur la loi Staggers et sur certaines de ses dispositions principales.

Le principe de la loi Staggers, sa clé de voûte, est que la réglementation ne devrait pas exister dans les secteurs qui connaissent une véritable concurrence. En revanche, il faudrait imposer une réglementation aux monopoles. Tout le monde est d'accord là-dessus. Aux États-Unis, tout le monde est d'accord, tant les expéditeurs que le gouvernement et les autres.

Maintenant, comment savoir lorsqu'il y a concurrence réelle? Deuxièmement, comment déterminer les principes de réglementation qui devraient s'appliquer aux expéditeurs captifs?

J'ai entendu quelqu'un mentionner le nombre d'expéditeurs canadiens qui pourraient être considérés comme captifs. Permettez-moi de vous dire qu'aux États-Unis, une étude effectuée pour le compte de l'*Interstate Commerce Commission* a révélé qu'environ 85 à 90 p. 100 de nos transports s'exercent sur une base concurrentielle. Environ 10 à 15 p. 100 de nos expéditeurs sont captifs. Ce n'est pas un groupe énorme, mais il est très important et il a droit, bien entendu, à certaines mesures de protection.

La première chose qui s'est produite, dans une certaine mesure, c'est que les sociétés de chemin de fer ont abandonné l'immunité dont elles disposaient en vertu de

[Text]

railroads gave up their anti-trust immunity. We did not like that, but we knew it would be the cost of deregulation and so we accepted it. They are gone and I see no discernible harm.

The second thing we did—and this is the most popular provision of the act by far among the shippers—was to permit for the first time confidential contracts. We have over 40,000 contracts on file now. Of course, even if a shipper is a captive shipper, and many of these are, if he agrees to a contract, then he is out from under regulation.

We move 62% or so of our coal domestically under contract, about the same percentage of our grain under contract, 80% of our export coal under contract, and the numbers are rising.

• 1625

This is one provision the shippers unanimously applaud, as do we. Incidentally it means that if 10% of our traffic is captive but we have 5% or half of it under contract, we are down to a very, very small amount of shipments still subject to regulation.

The commission was given the authority to exempt broad lines of traffic, even though there might be some shippers who were captive. If it did not appear there were any abuses in the marketplace, then they could exempt the whole lot piggy-back. Piggy-back is now our No. 2 line of traffic. It went up in value almost 100% in this period of time, almost entirely due to exemption by the ICC so that the railroads could match on an hourly basis the rates that were being charged in the marketplace by the trucks.

It is not very profitable, I may say. It is highly competitive. Our revenue-to-variable-cost ratio on average is about 112%, but it is 12% better than nothing and so it is important to us.

How else do you determine market captivity? The Congress chose a very simple method that cuts through almost everything. They decided—with the shippers' agreement and the shippers have never gone back on this—that if the revenue-to-variable-cost ratio is below 180%, it is conclusively presumed there is effective competition. This takes care of about 80% of our traffic; only about 20% of our traffic moves over this threshold.

As I say, with proposals by shippers to change the Staggers Act, this single provision has never been called into question. Even above the threshold, if a railroad wishes to, it can try to establish that the shipper is not captive by virtue of truck competition or barges or rail.

[Translation]

la loi *anti-trust*, afin d'accroître la concurrence et de diminuer le nombre des expéditeurs captifs en les faisant bénéficier de bureaux d'établissement des tarifs. Cela ne nous plaisait guère, mais nous savions que c'était le prix de la déréglementation. Ils ont disparu et je n'y vois aucun inconvénient.

La seconde mesure que nous avons prise a consisté à autoriser pour la première fois les contrats confidentiels. C'est, de loi, la disposition la plus populaire parmi les expéditeurs. Nous avons dans nos dossiers plus de 40,000 contrats. Bien entendu, même si un expéditeur n'a pas le choix de son transporteur, et ils sont nombreux dans ce cas, il n'est plus assujéti à la réglementation dès le moment où il conclut un contrat.

À peu près 62 p. 100 des transports intérieurs de charbon se font sous contrat. C'est à peu près le même pourcentage pour le transport du grain, tandis que 80 p. 100 des transports de charbon destiné à l'exportation se font sous contrat et la tendance est à la hausse.

Il s'agit là d'une disposition que les expéditeurs ont applaudie à l'unanimité, tout comme nous. Incidemment, cela veut dire que, si 10 p. 100 de notre trafic ferroviaire est captif, mais que la moitié se fait sous contrat, les expéditions qui restent soumises à la réglementation sont très très peu nombreuses.

On a donné à la Commission le pouvoir d'exempter les grandes lignes, même s'il peut arriver que certains expéditeurs en soient dépendants. Si la Commission ne discerne aucun abus sur le marché, elle peut même exempter tout le service rail-route qui occupe actuellement la deuxième place dans les transports. Le service rail-route a augmenté de près de 100 p. 100 au cours de cette période, pratiquement du seul fait de l'exemption de l'ICC permettant aux chemins de fer d'offrir un tarif horaire semblable à celui de l'industrie du camionnage.

Tout cela n'est pas très rentable, je crois. La concurrence est exacerbée. Le ratio des recettes par rapport aux coûts variables n'est que d'environ 112 p. 100, mais c'est 12 p. 100 de plus que zéro et cela est important pour nous.

Existe-t-il un autre moyen de déterminer la captivité d'un marché? Le Congrès a choisi une méthode très simple qui tient compte de presque tous les éléments. Il a décidé, avec l'accord des expéditeurs qui ne sont jamais revenus là-dessus, que, si le ratio des recettes par rapport aux coûts variables était inférieur à 180 p. 100, on pourrait conclure à l'existence d'une concurrence véritable. Cela se produit dans le cas d'environ 80 p. 100 du trafic ferroviaire; seulement 20 p. 100 dépassent ce seuil.

Comme je l'ai dit, les expéditeurs ont présenté plusieurs modifications de la Loi Staggers, mais cette disposition n'a jamais été remise en question. Cependant, lorsque le ratio est supérieur à ce seuil, les sociétés ferroviaires peuvent encore, si elles le désirent, arguer que l'expéditeur n'est

[Texte]

They sometime win; we usually lose. I do not have the figures here, but I would say that above 180% on the contested cases, the railroads probably win about one-third and lose about two-thirds.

We have the principles for determining who is captive and who is not captive. How are the captive shippers dealt with? What are the principles involved? Before the act, the Interstate Commerce Commission—and I think this is important—would throw into a scale all sorts of factors. Rail rates were held up to protect motor carrier rates and barge rates; they were cut down to protect regions and ports, to equalize rates between ports, to protect commodities, and to protect industries.

The Staggers Act cast it all aside and established the principle that the railroads were to be regulated by the Interstate Commerce Commission with an eye toward, if possible, giving the railroads an opportunity to earn an adequate return on capital. There was no guarantee, but it would take all of this business out of it so that the railroads would no longer be viewed as an instrument of social and political policy.

If there were to be subsidies, then the subsidies would be paid by somebody else. There are subsidies in the Staggers Act; in terms of abandonments of branch lines, governmental authorities can provide subsidies. But all of that baggage from the past was cast away in the Staggers Act. This may have been the most important provision in the act.

Secondly, the principle of differential pricing was explicitly recognized. I think this is crucially important. It was mentioned by the Canadian Pacific witnesses, I noticed. Because of the fact that our traffic is so largely competitive, we cannot charge uniform rates as utilities can to cover fully allocated costs. Our rates vary from 100% of variable costs—101% if we are doing our job right—to 220% of variable costs to the least market-sensitive or the highest demand kinds of commodities, and sometimes even higher. As I say, the Congress recognized this principle as an essential principle of pricing in the rail industry.

Just to indicate how essential is—and I do not know what the situation is in Canada, but let me say this—if our rates were moved down to the threshold for commission jurisdiction—180%—which is a reasonably high rate, the United States railroads in 1985 would have lost net \$77 million. It is a going-out-of-business sale if there is any

[Traduction]

pas captif, en raison de la concurrence des transports routiers, par eau ou par chemin de fer. Ils gagnent parfois et, quant à nous, nous perdons le plus souvent. Je ne connais pas les chiffres exacts mais je dirais qu'au delà du seuil de 180 p. 100 dans les cas litigieux, les sociétés ferroviaires ont probablement gain de cause dans un tiers des cas environ.

Nous avons certains principes qui nous permettent de déterminer quels sont les expéditeurs qui dépendent d'un seul transporteur. Quelle attitude adopter face aux expéditeurs captifs? Quels sont les principes appliqués? Avant l'adoption de la loi, l'*Interstate Commerce Commission*—et je crois que cela est important—a tenu compte de toutes sortes de facteurs. Les tarifs ferroviaires étaient maintenus à un certain niveau afin de protéger les taux des transports routiers et des transports par eau; on les réduisait pour protéger les régions et les ports, pour supprimer la disparité entre les ports, pour protéger les prix des marchandises et les industries.

La Loi Staggers a mis tout cela de côté et a adopté pour principe que les sociétés de chemin de fer devaient relever de l'*Interstate Commerce Commission* dans le but, si possible, de donner aux sociétés de chemin de fer la possibilité d'obtenir un rendement suffisant sur leur investissement. Rien n'était garanti, mais la loi supprimait tout cela et faisait en sorte que les sociétés de chemin de fer ne soient plus considérées comme des instruments de réglementation sociale et politique.

S'il fallait des subventions, elles seraient payées par quelqu'un d'autre. La Loi Staggers prévoit certaines subventions; en cas d'abandon d'embranchements, les autorités gouvernementales peuvent consentir des subventions. Mais la Loi Staggers a fait table rase de toutes les dispositions anciennes. Il s'agit peut-être là de la clause la plus importante de la loi.

Deuxièmement, la loi a reconnu explicitement le principe d'une tarification différente. A mon avis, il s'agit là d'un élément crucial. J'ai remarqué qu'il avait été mentionné par les témoins du Canadien Pacifique. Nous ne pouvons, à l'instar des services publics, facturer des tarifs uniformes pour récupérer entièrement les coûts imputés, étant donné que nous fonctionnons dans un régime fondé en grande partie sur la concurrence. Nos tarifs varient de 100 p. 100 des coûts variables. . . 101 p. 100 si nous faisons bien notre travail. . . à 220 p. 100 et plus des coûts variables dans le cas des produits les moins sensibles aux lois du marché ou qui font l'objet d'une forte demande. Comme je l'ai dit, le Congrès a reconnu ce principe comme un élément essentiel de l'établissement des prix dans l'industrie ferroviaire.

Pour vous indiquer combien cela est important—et je ne sais pas quelle est la situation au Canada—laissez-moi vous dire que, si nous avions laissé nos tarifs baisser jusqu'au seuil de 180 p. 100 imposé par la Commission, taux qui est en soi relativement élevé, les chemins de fer américains auraient perdu en 1985 un montant net de 77

[Text]

impairment of the principle of differential pricing in the United States. Congress recognized that.

• 1630

I am sorry, I have not appeared before the commission so I do not know your names. Mr. Commissioner, you noted the difficulty the Interstate Commerce Commission had in terms of working out a maximum rate-making guideline. That is perfectly true. They struggled with it for 10 years. They started with coal and are moving on to other commodities. In the old days, they would look at all the eastern coal rates and compare them, throw it all into a basket and something would come out. When western coal came in, they could not do that. They began the task of finding a fundamentally sound economic principle for maximum rate-making by the Interstate Commerce Commission. They had false starts. The courts knocked them down, they knocked themselves down, and they fell over one another.

Finally, within the last three or four months, they have adopted the principles of what they call constrained rate-making guidelines. The centre of that is the so-called stand-alone cost principle. It has been affirmed by the Court of Appeals which just reviewed it. It has been accepted broadly by economists in the United States as the appropriate principle for rail rate-making.

Mr. Benjamin: Would you repeat that?

Mr. Dempsey: That is the core of it. There are other elements in terms of—

Mr. Benjamin: Is there a name for it?

Mr. Dempsey: Yes. Constrained rate-making guidelines, but the core of it is the stand-alone cost principle—

Mr. Benjamin: What kind of cost?

Mr. Dempsey: Stand-alone cost. I will take a second to elaborate on it. It is fairly simple in principle. It is not so simple to apply, but it has the broad support of the economic community: 56 economists filed a statement; three Nobel Laureats and one former chairman of the President's Council of Economic Advisors all endorsed this principle.

Mr. Angus: What is the notion?

Mr. Dempsey: The notion is that regulation should serve as a surrogate for competition in markets in which entry is not easy, as it is not in the rail industry. Therefore, the regulator should make his decisions in terms of what would happen if entry were relatively easy. What is done is to construct another transportation system. The shipper can construct it. He could say he wanted a railroad for

[Translation]

millions de dollars. Si l'on ne respecte pas le principe de la différenciation des prix aux Etats-Unis, cela revient à faire une vente de liquidation. Le Congrès a saisi cela.

Excusez-moi, mais je ne connais pas vos noms étant donné que je n'ai pas comparu devant la commission. Monsieur le commissaire, vous avez fait remarquer la difficulté qu'a eu l'*Interstate Commerce Commission* pour mettre au point une ligne directrice applicable à l'établissement d'un taux maximum. C'est tout à fait vrai. Ils y travaillaient depuis 10 ans. Ils ont commencé par le charbon et ils se penchent actuellement sur le cas des autres produits. Autrefois, la commission aurait prélevé tous les taux appliqués au transport du charbon dans l'Est et les aurait comparés, aurait fait la synthèse de tout cela et aurait pris une décision. Cependant, avec l'apparition du charbon de l'Ouest, la commission ne pouvait plus procéder de la même manière. La commission a commencé par définir un principe économique fondamentalement juste pour l'établissement d'un tarif maximum. Au début, les essais n'ont pas été concluants. Les tribunaux ont rejeté ses propositions, la commission elle-même a changé d'avis et ils se sont mutuellement renvoyé la balle.

Enfin, depuis trois ou quatre mois, la commission a adopté les principes d'une méthode dite restreinte pour l'établissement des tarifs. Cette méthode repose sur le principe des coûts individualisés. Elle a été confirmée par la Cour d'appel qui vient tout juste de l'examiner. Elle est acceptée en général par les économistes américains qui la reconnaissent comme un bon principe d'établissement des tarifs ferroviaires.

M. Benjamin: Est-ce que vous pourriez nous répéter cela?

M. Dempsey: C'est le principe de base, mais il y a d'autres éléments. . .

M. Benjamin: Est-ce que cela a un nom?

M. Dempsey: Oui, cela s'appelle la méthode restreinte d'établissement des tarifs dont le principe de base est le principe des coûts individualisés!

M. Benjamin: Quel type de coût?

M. Dempsey: Les coûts individualisés. Je vais prendre quelques secondes pour en parler. Si la notion est assez simple, son application n'est pas si facile, mais la communauté économique l'appuie largement: 56 économistes ont présenté un exposé; trois lauréats du Prix Nobel et un ancien président du *Council of Economic Advisors* du président ont tous appuyé ce principe.

M. Angus: Quelle est cette notion?

M. Dempsey: L'idée est que la réglementation devrait se substituer à la concurrence dans les marchés qui ne sont pas d'accès facile, comme c'est le cas dans le secteur ferroviaire. En conséquence, l'organisme de réglementation doit fonder ses décisions sur les conditions qui prévaudraient si l'accès était relativement aisé. Cela consiste à imaginer un autre système de transport.

[Texte]

himself or a railroad which goes here and there. The shippers are going to come into it. It is the lowest cost-competitive mode which guides the commission in making its determinations under the stand-alone cost principle.

The shippers were wary of it to begin with. We should probably be wary of it now because, in the first decision made by the commission, Burlington Northern was obliged to refund \$30 million or \$40 million. I have forgotten, but it was a very large amount of money.

In application, the costing principles have yet to be worked out. I submit for your consideration that this is a sound principle. It has been accepted broadly by the economic community in the United States and I believe it will work much better than what we had in the past.

I would defer to questions. In conclusion, I think the Staggers Act has been very broadly accepted in the United States, both by railroads and by shippers. In honesty, I must say the utility industry and the coal industry have not been happy. It is not because of what has happened to their rates. Mr. Riley indicated what has happened to their rates. They have gone down in constant dollars since the Staggers Act. I would leave it to them to explain to you why they are not happy. By and large, the shipping community has been very pleased with Staggers. It has brought them much better service at lower rates. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Dempsey and Mr. Riley. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I will be brief. I want to thank Mr. Riley and Mr. Dempsey for appearing before us. Their presentations have been very useful to us. It is very important that we add this presentation to know more about the Staggers Act and the conditions that existed at the time when the American authorities decided to move and pass this legislation.

• 1635

What strikes me, though, is that the situation that has been described by Mr. Riley is very different from the situation that exists today with our railways. You were saying that the railways in the U.S. were in bad shape; you were talking about bankruptcy; you said almost all of the money was spent in the high density lines and the remote areas were starving. Also, 85% to 90% were not captive shippers.

You have many railways. We have only two. The two railways in the last 10 years have made a profit almost every year. You have shown us the excessive government contributions. We have had relatively modest payment to the railways in the 1970s that escalated sharply in the early 1980s until we passed a law that amended the Crow's Nest, which substantially and gradually reduced

[Traduction]

L'expéditeur peut en faire de même de son côté. Il peut préciser s'il préférerait une ligne de chemin de fer qui lui serait réservée ou une ligne empruntée par d'autres usagers. Les expéditeurs vont y venir. La commission retient le mode de transport concurrentiel qui offre le tarif le plus bas pour prendre une décision en s'appuyant sur le principe des coûts individualisés.

Au début, les expéditeurs étaient réticents. Nous devrions probablement être réticents nous-mêmes étant donné que la première décision prise par la commission a contraint Burlington Northern à rembourser 30 ou 40 millions de dollars. J'ai oublié le chiffre exact, mais je sais que cela représentait une importante somme d'argent.

Dans la pratique, il reste encore à élaborer le principe d'établissement des coûts mais, je vous assure qu'il s'agit là d'un principe sain. Il est reconnu par l'ensemble des économistes américains et je crois qu'il fonctionnera mieux que la formule appliquée auparavant.

Je répondrais volontiers aux questions. En conclusion, je pense que la loi Staggers est acceptée très largement aux États-Unis, tant par l'industrie du transport routier que par les expéditeurs. Pour être honnête, je dois dire que l'industrie des services publics et les charbonnages n'en sont pas très heureux. Ce n'est pas à cause de ce qui est arrivé à leurs tarifs. M. Riley en a parlé. Ils n'ont cessé de chuter depuis l'adoption de la loi Staggers. Ils pourront eux-mêmes vous expliquer l'objet de leur mécontentement. De manière générale, les expéditeurs sont contents de la loi Staggers. Grâce à elle, ils ont un meilleur service à des tarifs inférieurs. Je vous remercie.

Le vice-président: Merci beaucoup messieurs Dempsey et Riley. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je serai bref. Je souhaite remercier MM. Riley et Dempsey pour leurs témoignages. Leur exposé a été très utile pour nous. Il nous a renseignés sur la Loi Staggers et sur les conditions qui prévalaient à l'époque où les autorités américaines ont décidé d'adopter cette loi.

Ce qui me frappe, toutefois, c'est que la situation décrite par M. Riley est très différente de celle qui prévaut aujourd'hui dans le secteur des chemins de fer au Canada. Vous avez dit que les chemins de fer américains étaient en mauvaise posture, vous avez parlé de faillite, vous avez déclaré que la plupart des investissements profitaient aux lignes très fréquentées et que les zones éloignées dépérissaient. Vous avez également mentionné qu'il y avait 85 à 90 p. 100 d'expéditeurs captifs.

Vous avez de nombreuses compagnies de chemin de fer. Nous autres, nous n'en avons que deux et, depuis dix ans, elles ont fait des bénéfices presque tous les ans. Vous nous avez parlé des subventions excessives du gouvernement. De notre côté, les subventions dont ont bénéficié les sociétés de chemin de fer dans les années 1970 étaient relativement modestes. Elles sont augmenté

[Text]

government contributions to the railways. So that situation is not in the up-swing but in the down-swing.

You were trying to say you do not want to tell us what to do, but could the same medicines you applied in the States be applicable in Canada with an entirely different situation?

Mr. Riley: Because I do not pretend to understand the Canadian economics as well as I do the American, it is difficult for me to answer that question up front. But I will make two comments to you that might be good principles. Then you will have to apply them, because I do not pretend to understand your economics.

We did not respond when the first signs of financial difficulty appeared in our railroad system. Throughout the 1950s and early 1960s, the system continued to make money but the profits got less and less every year to the point where we were just breaking even. We cannot be very proud of that. Our country ought to be ashamed. We allowed our system to fall flat on its face before we came in to try to bail it out.

The difficulty that hits the shipper does not occur when the railroad fails. That is when everyone rushes in to help the shipper. The shippers got hurt in that long spindown period in the 1950s and 1960s and early 1970s when our carriers got progressively weaker.

The second comment I have made has to do with a lesson we are only beginning to learn. It is this. We know now that when we deregulated our railroads on the market side they had price compression and they could not price quite the way they did before. What we have learned from this is that we cannot deregulate them on the market side and continue to regulate them strictly on the cost side. That is why we have come out against mandatory caboose laws. That is why we have changed the philosophy of our safety regulation. That is my agency and that is why I would like to comment on that.

What we used to do was tell the railroads not only the safety standards they had to achieve but also exactly how they had to achieve them, which presumed that we were a lot smarter than they were. What we found out was that we stifled innovation completely. We stifled it. We began to change our philosophy of safety regulation about five or six years ago. We now continue to establish strong standards that the railroads have to meet and we enforce them, but we give the railroads enormous flexibility in how to reach those standards so that they can innovate and design. You simply cannot have it both ways.

[Translation]

considérablement au début des années 1980 jusqu'à l'adoption d'une loi modifiant l'accord du Nid-de-Corbeau qui a réduit considérablement le financement des chemins de fer par le gouvernement. On assiste donc en ce moment au retour du pendule.

Vous avez laissé entendre que vous n'avez pas l'intention de nous dire quoi faire, mais est-il possible d'appliquer au Canada, où la situation est entièrement différente, les mêmes méthodes qu'aux États-Unis?

M. Riley: Étant donné que je n'ai pas la prétention de comprendre l'économie canadienne aussi bien que l'économie américaine, il est difficile de répondre directement à cette question. Mais je peux vous proposer deux bons principes qu'il vous faudra par la suite appliquer vous-mêmes, étant donné que je n'ai pas la prétention de comprendre votre économie.

Lorsque nos sociétés de chemin de fer ont connu leurs premières difficultés financières, nous n'avons pas réagi. Dans les années 1950 et au début des années 1960, l'exploitation des chemins de fer est restée rentable, mais les bénéfices ne sont amenuisés d'année en année jusqu'à atteindre le seuil de rentabilité. On ne peut pas en être fier. Notre pays devrait en rougir. Nous avons laissé notre système s'effondrer complètement avant de lui venir en aide.

Les expéditeurs ont été touchés bien avant l'effondrement des chemins de fer. Pourtant, les expéditeurs ont dû attendre ce moment-là pour obtenir de l'aide. Les expéditeurs ont souffert de la longue période d'effritement et d'affaiblissement de nos transporteurs qui a duré des années 1950 au début des années 1970.

Ma deuxième remarque concerne une leçon dont nous commençons maintenant seulement à saisir l'importance. La voici. Nous savons maintenant que, lorsque nous avons supprimé la réglementation applicable aux marchés, nos sociétés de chemin de fer subissaient des compressions de prix et ne pouvaient offrir les mêmes tarifs qu'auparavant. Nous avons réalisé qu'il n'était pas possible de déréglementer les sociétés de chemin de fer au niveau du marché tout en continuant à imposer une réglementation stricte sur le plan des coûts. Voilà pourquoi nous nous sommes prononcés contre les lois sur les wagons de queue obligatoires. Voilà pourquoi nous avons modifié la philosophie de nos règlements de sécurité. C'est mon organisme et c'est pourquoi j'aimerais faire quelques remarques à ce sujet.

Nous avons l'habitude d'imposer non seulement les normes de sécurité mais également de préciser exactement comment les sociétés de chemin de fer devaient s'y prendre pour les respecter, ce qui laissait sous-entendre que nous étions plus malins qu'elles. Nous avons découvert qu'en faisant cela nous étouffions complètement tout esprit d'innovation. Voici cinq ou six ans, nous avons commencé à modifier la philosophie de notre règlement de sécurité. Nous continuons désormais à élaborer les normes strictes que les chemins de fer doivent respecter et nous appliquons ces normes, mais nous donnons aux sociétés de chemin de fer une grande latitude dans

[Texte]

[Traduction]

l'application de ces normes, afin de leur permettre d'innover et de prendre des initiatives. On ne peut pas tout avoir.

• 1640

We tried to have it both ways. We tried to say to the roads: We will deregulate you on market side, but we are still going to make you have cabooses and we are still going to make you do this and do that and have this many crew members. We learned was a mistake. It did not do anything for us on the safety side, and it passed a lot of unnecessary costs on to consumers who were much less able to sustain them than the railroads were.

I know how these principles worked in our economy. An economy with only two railroads. . . I cannot really compare it to that. I do not pretend to. That is not my purpose. I am not a consultant. I am just giving you what we have learned. But those are principles we learned in our economy. You will have to apply them to your situation. It would not only be presumptuous but silly for me to do it, because I do not know your economics.

Mr. Ouellet: You have indicated that the way you have dealt with the contracts has been successful. We have confidential contracts in Bill C-18, and a lot of the witnesses who have appeared before us have indicated great support for it, but others have indicated great concerns.

Some small shippers, and shippers from the Maritimes and regional areas of the country, for instance, have indicated they are fearful that these confidential contracts would lead to cross-subsidization. They are fearful that the big shippers will indeed be able to negotiate good contracts with the railways, to take advantage of the confidential contracts to get good deals. But on the other hand, the railways, in order to survive, will take their loss somewhere else. Somewhere else is with the small shippers and those in remote areas. Therefore there is a lot of uneasiness in this regard.

How does it work in your country? Did you see this happening—some small shippers being hurt? Secondly, do you have an appeal procedure? We have built into our legislation, currently, a final-offer arbitration procedure. Do you have something similar? Does it work? I would be interested to know more about your own way of doing—

Mr. Riley: I will yield to Bill, because I think he deals with this every day and can tell you quite a bit about it.

When I was working as the chief of staff to a senator and we were actually writing this bill, the confidential contract was very much a shipper provision. They were the ones who wanted that. Were they unanimous on it? No, they

Nous avons voulu gagner sur les deux tableaux. Nous avons essayé de dire aux compagnies de chemin de fer: Nous allons déréglementer votre marché, mais nous continuerons à vous obliger à conserver des wagons de queue, à faire telle ou telle chose et à fixer le nombre de membres de vos équipages. Nous nous sommes aperçu que c'était une erreur. Nous n'avons rien gagné sur la plan de la sécurité et nous avons transmis un tas de coûts inutiles aux consommateurs, qui étaient moins bien placés que les compagnies de chemin de fer pour les supporter.

Je sais ce qu'ont donné ces principes dans notre économie. Toutefois, une économie qui ne compte que deux sociétés de transport par chemin de fer. . . il m'est difficile de faire des comparaisons. Je ne me sens pas compétent. Ce n'est pas mon propos, je ne suis pas un consultant. Je me contente de vous faire part de ce que nous avons appris. Ce sont là les principes que nous avons appris dans notre économie. Il vous appartiendra de les appliquer à la vôtre. Il serait non seulement présomptueux mais stupide de ma part de le faire à votre place parce que je ne connais pas votre situation.

M. Ouellet: Vous nous avez dit que vous avez réglé la question des contrats avec beaucoup de succès. Nous avons des contrats confidentiels dans le projet de loi C-18 et de nombreux témoins ayant comparu devant ce comité y sont très favorables alors que d'autres sont très inquiets.

Certains petits expéditeurs et, par exemple, les expéditeurs des Maritimes et des régions périphériques du pays ont peur que ces contrats confidentiels donnent lieu à des compensations de tarif. Ils craignent en fait que les gros expéditeurs aient les moyens de négocier de bons contrats avec les compagnies de chemin de fer et soient en mesure de tirer parti du contrat confidentiel pour obtenir des tarifs avantageux. En revanche, pour survivre, les compagnies de chemin de fer devront prendre l'argent ailleurs, c'est-à-dire dans les poches des petits expéditeurs et de ceux qui sont implantés dans les régions éloignées. Il y a donc un malaise sur cette question.

Comment les choses se passent-elles dans votre pays? Avez-vous constaté effectivement que certains petits expéditeurs étaient lésés? Par ailleurs, avez-vous une procédure d'appel? Nous avons prévu dans notre projet de loi actuel une procédure d'arbitrage. Avez-vous quelque chose d'apparenté? Est-ce que ça fonctionne? J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus sur votre façon. . .

M. Riley: Je vais passer la parole à Bill car c'est lui qui traite quotidiennement de ces choses et il pourra vous en dire davantage.

Lorsque nous avons en fait rédigé ce projet de loi—j'étais alors le chef du Cabinet d'un sénateur—la question des contrats confidentiels était considérée avant tout comme une disposition favorable aux expéditeurs. Ce sont

[Text]

were not. I have never seen shippers unanimous on anything, any more than railroads are, but the great majority of shippers did want it.

• 1645

I will tell you the argument used for it. They argued that some people are in a position to negotiate a good rate with the railroad, that in fact if the railroads must then publish that rate to the world, the railroads will not be as flexible in giving them a good rate as they might otherwise be, so that the shipper in the end will not be able to get the right discount he might otherwise be able to negotiate for.

Do the confidential contract discounts reflect negatively back on other shippers? I do not know that one can ever answer that with certainty, but the data appears to say not, because the rates I showed you here were the published tariff rates for the people who do not have confidential contracts. The fact is that those rates have fallen. I do believe the contractual rates have fallen a little more sharply, but that is because the large-volume shipper, as in any other trade, can generally get a better rate. The fact that the large-volume shipper has negotiated good rates does not appear to be hurting the tariff shipper because tariff shipper rates have fallen, as well.

My experience is that it is in agriculture that you get the greatest debate on it. I have seen the debate come in exactly the opposite direction. I have seen the smaller shipper come in and argue that he would like his rates to be confidential because if he gets a good deal and it does not remain confidential, the big shipper who has the market power to demand anything he wants to will come right in and match him. The little shipper's knowing what the big shipper got does not make any difference to the little shipper because he does not have the market power to match the big shipper. I have seen that argued both ways.

I am not going to tell you there cannot be a case where that situation is abused. We have some disclosure provisions in our act. We allow a shipper to make a prima facie showing and the commission can order disclosure if there is a showing of discrimination. I do not think, at this point in our seventh year, that the statistics bear out the allegation that some shippers pay for the contractual concessions of others. I think what happens is that when a railroad can get volume shippers and lock them into long-term contracts the railroads can better utilize their equipment, so that the cost of servicing that shipper is just less and they reflect that in the contract. Bill, you deal with this on a consistent basis. You may have better comments than I do on it.

[Translation]

les expéditeurs qui étaient en faveur de cette mesure. À l'unanimité? Non, je n'ai jamais vu les expéditeurs s'entendre tous sur la même chose, ni les compagnies de chemin de fer, d'ailleurs, mais dans leur grande majorité, les expéditeurs y étaient favorables.

Je vais vous donner leur argumentation. Ils soutenaient que certains expéditeurs étaient bien placés pour négocier des tarifs favorables avec les compagnies de chemin de fer et que, si ces dernières étaient ensuite tenues de divulguer ces tarifs à tout le monde, elles hésiteraient davantage à consentir des conditions aussi avantageuses et, au bout du compte, l'expéditeur n'obtiendrait pas les avantages auxquels il aurait pu s'attendre.

Est-ce que les remises consenties au titre des contrats confidentiels ont ensuite des répercussions défavorables sur les autres expéditeurs? Je ne pense pas que l'on puisse répondre avec certitude, mais les chiffres semblent nous indiquer que non, parce que les tarifs que je viens de vous communiquer sont les tarifs publics appliqués à des gens qui n'ont pas de contrats confidentiels. Le fait est que ces tarifs ont diminué. Je suis d'accord pour dire que les tarifs contractuels ont baissé un peu plus vite encore, mais cela s'explique par le fait que le client qui expédie des marchandises en grande quantité est en mesure, comme partout, d'obtenir de meilleurs tarifs. Les expéditeurs de marchandises en grande quantité ont réussi à négocier de bons tarifs, mais cela ne veut pas dire pour autant que l'expéditeur qui doit s'en tenir aux tarifs imposés par les compagnies de chemin de fer soit lésé, parce que ces tarifs ont eux aussi baissé.

D'après ce que j'ai pu voir, c'est dans le domaine de l'agriculture que la controverse est la plus forte. J'ai entendu la thèse inverse. Certains petits expéditeurs sont venus me dire qu'ils préféraient que leurs tarifs restent confidentiels car, sinon, les gros expéditeurs en mesure d'exiger le prix qu'ils veulent sur le marché demanderont à bénéficier des mêmes conditions. Le fait que les petits expéditeurs soient au courant des tarifs appliqués aux gros ne les aide pas dans la même mesure parce qu'ils n'ont pas le pouvoir d'imposer les mêmes tarifs sur le marché. J'ai entendu les deux thèses.

Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il n'y a pas d'abus. Nous avons prévu un certain nombre de clauses de divulgation dans notre loi. Nous donnons à l'expéditeur la possibilité d'apporter un début de preuve et la commission peut alors exiger une divulgation s'il semble y avoir discrimination. Au bout de sept ans de ce régime, je ne pense pas que l'on puisse dire au vu des statistiques que certains expéditeurs payent pour les concessions contractuelles faites aux autres. Ce qui se passe, à mon avis, c'est que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer parvient à faire signer un contrat à long terme à un expéditeur de grandes quantités de marchandises, elle est en mesure de mieux utiliser son matériel de sorte que le coût du service fourni à cet expéditeur est inférieur et se reflète dans le contrat. Bill,

[Texte]

Mr. Dempsey: Incidentally, just before I give those, I do have in front of me the CP rates of return on capital investment. I do not have the Burlington ones before me, but they look to me about the same as the ones for Burlington. In 1985, the last year for which we have figures of Burlington, it was a little over 10%. CP was 6.6%. On the other hand, our cost of capital was 13.6% and yours was 10.9%, and looking back over the years that is about the way it looks. The CP returns are somewhat better than the average United States returns but comparable to some of the major railroads.

As to contract confidentiality, our problem has been with the agricultural community and only with them for the simple reason that the Staggers Act scrapped all of our anti-discrimination provisions. If you do not have anti-discrimination provisions it does not really matter. I must say, as an old-time practitioner, that I was surprised at the ease with which that went. They just went. There was not any controversy about that at all except in the agricultural community. They kept anti-discrimination provisions so you must then have some kind of contract disclosure. But on the other hand, as John points out, if you publish the rates, what you do is tend to drive the rates to their highest common denominator. Railroads are just not going to give lower rates because everybody is going to be running after those lower rates, even if they are justified.

The act provided in somewhat contrary terms for "confidentiality but still disclosure". We in effect have a sort of two-tier disclosure in which the railroad is supposed to disclose enough so that shippers will know whether they are in competition with whichever shipper has the contract. If they can show that, they can get the disclosure of the contract rates.

There has been controversy even about that in the agricultural community. The Burlington Northern vice-president of marketing finally just said publicly that if they would only get their own house in order and tell him what they wanted he would do anything they wanted. I finally sat down with the National Grain and Feed Association and worked out a compromise which was then adopted by the Interstate Commerce Commission. That provision was then put into the Conrail legislation last year that somewhat improved on that from the shippers' point of view.

[Traduction]

vous êtes constamment confronté à ce genre de problème et vous êtes mieux placés que moi pour le commenter.

M. Dempsey: En passant, avant de faire mon commentaire, j'ai ici les taux de rendement du CP sur ses investissements. Je n'ai pas ceux de Burlington, mais il me semble que ce sont à peu près les mêmes. Les statistiques les plus récentes de Burlington, soient celles de l'année 1985, nous donne un peu plus de 10 p. 100. Dans le cas du CP c'était 6,6 p. 100. En revanche, le coût de notre capital s'élevait à 13,6 p. 100 et le vôtre à 10,9 p. 100 et, lorsqu'on remonte plusieurs années en arrière, c'est à peu près la même chose. Les rendements du CP sont légèrement supérieurs aux rendements moyens des États-Unis et comparables à ceux d'un certain nombre de grandes compagnies de chemin de fer.

Sur le plan de la confidentialité des contrats, nous n'avons eu des problèmes qu'avec la collectivité agricole, et uniquement avec cette dernière, pour la simple raison que la Loi Staggers a fait table rase de toutes nos dispositions antidiscriminatoires. À partir du moment où les dispositions antidiscriminatoires disparaissent, il n'y a plus vraiment de problèmes. Je dois avouer, en ma qualité de vieux routier, que j'ai été surpris de la facilité avec laquelle elles ont été supprimées. Elles ont tout simplement disparu du jour au lendemain. Il n'y a pas eu de polémique, sauf dans le milieu agricole. Là, on a gardé les dispositions antidiscriminatoires, de sorte qu'il a fallu prévoir dans une certaine mesure la divulgation des contrats. Par contre, comme l'a fait remarqué John, à partir du moment où vous publiez les tarifs, vous avez tendance à les ramener à leur plus grand commun dénominateur. Les compagnies de chemin de fer éviteront de consentir des tarifs moins élevés parce que tout le monde va chercher à les obtenir, même s'ils étaient justifiés au départ.

La loi parle en termes quelque peu contradictoires de «confidentialité s'accompagnant d'une divulgation». Nous avons en effet un mécanisme de divulgation en deux phases, selon lequel il incombe aux compagnies de chemin de fer de divulguer suffisamment d'éléments pour que leurs clients sachent dans quelle mesure ils sont en concurrence avec un autre expéditeur disposant d'un contrat. Si l'expéditeur parvient à prouver l'existence de cette concurrence, il lui est alors possible d'obtenir la divulgation des tarifs prévus au contrat.

Même sur ce point, il y a eu des controverses dans les milieux agricoles. Le vice-président des Services de commercialisation de *Burlington Northern* a, de guerre lasse, déclaré publiquement que le jour où les agriculteurs finiraient par se mettre d'accords, il ferait ce qu'ils voulaient. J'ai finalement rencontré les responsables de la *National Grain and Feed Association* et j'ai négocié un compromis qui a été ensuite adopté par l'*Interstate Commerce Commission*. Cette disposition a ensuite été reprise l'année dernière dans la Loi Conrail, qui a quelque peu amélioré la situation du point de vue des agriculteurs.

[Text]

[Translation]

• 1650

Mr. Ouellet: Do you have something comparable to our final arbitration?

Mr. Dempsey: No, but we do have a review by the Interstate Commerce Commission of maximum rates where we have captive shippers. If there are captive shippers, then the rates are subject to the jurisdiction of the Interstate Commerce Commission.

Mr. Ouellet: You say that about 10% or 15% are captive shippers and some of them have contracts.

Mr. Dempsey: Many of them have contracts.

Mr. Ouellet: So they can get out of this situation. Would this system work if over 45% were captive shippers?

Mr. Dempsey: I do not see why not. I mean, 100% of the shippers were considered captive before, even though they were not. As I say, you evidently have more in the way of captive shippers, but I think the important thing is the mechanism. You have to have a principle set of guidelines for rate regulation and an expert body to adjudicate the controversies.

That may mean having a commission, as we do in the United States. We now only have 5 people on our commission, but there used to be 13 people on it, and they would sit in panels when they had this enormous body of business. They have very little business now.

I do not know if I mentioned this, but our rates have gone down 28% for grain since the Staggers Act came into effect, and that is not taking into account inflation. So the agricultural community is very happy with the rate behaviour of the American railroads, no matter what it may think about confidential contracts.

Mr. Benjamin: Mr. Riley, the Staggers Act is described as a railway bill and our bill is described as a shipper's bill. The situation your railroads got into in the United States by the early to mid 1970s is one that appears to be starting in Canada with our railroads, but we are going to wreck your cashflows to some degree. Everybody on both sides of the argument up here says that railroad revenues will be hit and they are both starting to suffer. So we have a reverse situation to yours, to some degree.

In the case of your situation, I take it that you have fewer railroads, which means you have you have less

M. Ouellet: Avez-vous quelque chose de comparable à notre arbitrage?

M. Dempsey: Non, mais si l'expéditeur n'a pas le choix, nous avons prévu la possibilité de faire revoir les tarifs maximums par l'*Interstate Commerce Commission*. Lorsque les expéditeurs n'ont pas le choix du transporteur, la fixation des tarifs relève des compétences de l'*Interstate Commerce Commission*.

M. Ouellet: Vous nous dites que 10 ou 15 p. 100 environ des expéditeurs n'ont pas la possibilité de choisir et que certains d'entre eux ont passé des contrats avec l'unique transporteur disponible.

M. Dempsey: Beaucoup d'entre eux ont des contrats.

M. Ouellet: Ils peuvent donc se sortir d'embarras. Est-ce que les choses se passeraient ainsi si 45 p. 100 des expéditeurs n'avaient pas le choix du transporteur?

M. Dempsey: Je ne vois pas pourquoi cela serait différent. Comprenez-moi bien, on peut considérer que la totalité des expéditeurs n'avaient pas le choix auparavant, même si c'était artificiel. Je reconnais que vous avez de toute évidence davantage d'expéditeurs qui n'ont pas le choix du transporteur, mais je pense que c'est le mécanisme qui est important. Il vous faut un ensemble de lignes directrices pour réglementer les tarifs et une instance spécialisée chargée de régler les cas litigieux.

Il pourra s'agir d'une commission, comme c'est le cas aux États-Unis. À l'heure actuelle, cinq personnes seulement siègent au sein de notre commission, mais il y en a eu à une époque 13, qui siégeaient en petit comité afin d'expédier la quantité d'affaires qui leur étaient présentées. À l'heure actuelle, la charge de travail est très faible.

Je ne sais pas si je vous l'ai dit, mais nos tarifs ont baissé de 28 p. 100 en ce qui concerne le transport des céréales depuis l'entrée en vigueur de la loi Staggers, et cela sans tenir compte de l'inflation. Le monde agricole est donc très satisfait de l'évolution des tarifs pratiqués par les compagnies de chemin de fer aux États-Unis, quoi qu'il puisse penser des contrats confidentiels.

M. Benjamin: Monsieur Riley, la loi Staggers est présentée comme une loi sur les chemins de fer et notre projet de loi comme une loi concernant les expéditeurs. La situation dans laquelle se trouvaient aux États-Unis vos compagnies de chemin de fer entre le début et le milieu des années 1970 semble être celle qui se présente aujourd'hui pour nos compagnies de chemin de fer au Canada, mais, dans notre cas, les marges d'autofinancement vont en prendre un coup. Que l'on soit pour ou contre les mesures préconisées par le projet de loi, on s'accorde à dire que les recettes de nos deux compagnies de chemin de fer vont baisser et que ces compagnies éprouveront des difficultés. Jusqu'à un certain point, notre situation est l'inverse de la vôtre.

Dans votre cas, je m'imagine que vous avez moins de compagnies de chemin de fer, d'où moins de concurrence.

[Texte]

competition. Due to bankruptcies, mergers, takeovers and consolidations, you have a half dozen excellent operating railroads with the economies of scale and so forth. Would you say that this in itself brought about the kind of results you showed us on those charts? You corrected the multiplicity of railroads and the lack of cashflow, and you have made it into a consolidated efficient system which has resulted in the charts you have presented to us, is that correct?

Mr. Riley: I think the system has finally been able to adapt itself to the changing demographics. The regulatory system we had locked the industry into the demographics around which it was built, but they changed 30 years ago. When we passed the Staggers Act, we finally enabled the railroad system to catch up.

• 1655

Let me make an important point. We now have about seven major trunk carriers and another five moderately large trunk carriers. We have fewer trunk carriers than we did. But we have more railroads than we had when the Staggers Act was passed. There have been about 80 new railroads formed since 1980, from short lines to some regional systems that are 700 or 800 miles long.

What you are seeing is a shift to railroads that specialize. You have large railroads specializing in long-distance heavy haul trunk-line carriage and then you have small railroads whose economics are better adapted to light-density feeder lines operating those lines, so that is the shift you really see. And yes, I think this has produced these numbers to a certain extent.

But I think that even if you reorganized the railroads this way by fiat and kept them under that system of regulation, you would not get these results. Moreover, you could not reorganize them this way under a regulated system because the small feeder railroads could not exist. They cannot afford to run to the ICC to fight rate cases every two weeks.

Mr. Benjamin: Well, since there is agreement amongst all sides, including the consultants and the economists, that the railroads' cashflows will be hurt, their revenues will be hurt. I take it from what you say that if we go this route, we could end up with our railroads in the kind of mess that yours were.

[Traduction]

À la suite des faillites, des fusions, des prises de contrôle et des regroupements qui se sont effectués, vous avez maintenant une demi-douzaine de compagnies de chemin de fer opérant dans d'excellentes conditions, réalisant des économies d'échelle, etc. Ne pensez-vous pas que c'est ce genre de situation qui a amené en soi les résultats que vous nous avez montrés dans vos tableaux? Vous avez remédié à la multiplicité des sociétés de transport par chemin de fer et à la faiblesse de vos marges d'autofinancement et vous avez mis sur pied un système intégré efficace qui se reflète dans les tableaux que vous venez de nous présenter. Est-ce bien cela?

M. Riley: Je pense que le système a finalement réussi à s'adapter à l'évolution de la démographie. Notre réglementation avait figé notre industrie dans la situation démographique ayant présidé à sa conception, mais les choses ont changé en 30 ans. En adoptant la loi Staggers, nous avons finalement permis au réseau des chemins de fer de rattraper son retard.

Laissez-moi souligner un point important. Nous avons aujourd'hui sept grands transporteurs et cinq autres transporteurs d'importance moyenne qui exploitent des grandes lignes. Nous avons moins de transporteurs exploitant des grandes lignes qu'auparavant. Par contre, nous avons aujourd'hui plus de compagnies de chemin de fer qu'au moment de l'adoption de la loi Staggers. Environ 80 compagnies de chemin de fer se sont créées depuis 1980, certaines exploitant de courts tronçons et d'autres ayant constitué des réseaux régionaux de quelque 700 ou 800 milles de longueur.

On assiste à une différenciation des compagnies de chemin de fer. Certaines grosses compagnies se spécialisent dans les transports lourds sur longue distance alors que les compagnies plus petites sont mieux adaptées à l'exploitation de petites lignes secondaires à faible densité. Voilà quelle est l'évolution. Pour finir, je suis d'accord avec vous, je pense que cette situation explique jusqu'à un certain point les chiffres que je vous ai donnés.

Toutefois, je suis persuadé que, même si vous vouliez réorganiser les compagnies de chemin de fer de cette manière en procédant par décret et en les astreignant à une réglementation, vous n'obtiendriez pas de tels résultats. En outre, vous ne pourriez même pas les réorganiser de cette manière en procédant par voie réglementaire parce que les petites compagnies de chemin de fer exploitant des lignes secondaires ne pourraient pas exister. Elles ne pourraient se permettre de se présenter toutes les deux semaines devant l'ICC pour défendre leur tarif.

M. Benjamin: Très bien, étant donné que tout le monde s'accorde pour dire, y compris les consultants et les économistes, que les marges d'autofinancement des compagnies de chemin de fer vont être touchées, il y aura une baisse de recettes. J'en déduis que, si nous vous suivons dans cette voie, nous risquons de nous retrouver à la fin avec des compagnies de chemin de fer dans le même état que les vôtres au départ.

[Text]

Mr. Reilly: What I think I am saying is that if you are going to subject the railroads to market pressures that will limit their ability to price, you cannot continue to tightly regulate them on the cost side; you also have to give them some ability to innovate on the cost side. That is, I think, the fundamental message of it. Again, I have some problem because I do not know the economics of your railroads well enough. Our railroads' cashflows have actually increased even though their pricing has decreased because market pressures made them more efficient.

Mr. Benjamin: And they do not have so many miles of track and there are not so many of them.

Mr. Dempsey: I would like to make one point because it is central to the Staggers Act. One point at issue under the Staggers Act since the act says that its principal policy is to regulate so as to give the railroads the opportunity to earn adequate revenues, the question is, well, what are adequate revenues?

The commission decided early on and was affirmed by the courts that adequate revenues meant the current cost of capital. We had not earned the current cost of capital for decades and what you saw was the collapse of the system and the gradual divestiture of the system.

We are still not earning the current cost of capital and I note that your railroads are not either, so if that is the appropriate standard then you have a problem, as we continue to have a problem, because what is happening and what will happen inevitably is if you cannot earn the current cost of capital, you will not retain the capital and you will not attract the capital and there will be constriction of the system.

Now I am not saying that we cannot have a system in the United States that will earn the current cost of capital, but not the one we have now. What you will see is what is happening that John alluded to; we are selling off the lower... 30% of our mileage carries 2% of our traffic. There is something wrong with that system.

We are selling off... as in the airlines' industry in the United States, what you have are more feeder airlines carrying the low-density traffic and mergers at the other end.

That is what we are doing in an effort to keep up and to bring our revenues up to an adequate level. If we were put under additional constrictions, the process would go

[Translation]

M. Reilly: Ce que je veux dire, c'est que, si vous soumettez les compagnies de chemin de fer à des pressions du marché qui les empêchent de fixer leur prix à leur convenance, vous ne pouvez pas en même temps continuer à les réglementer étroitement au niveau des coûts; il faut que vous leur laissiez dans une certaine mesure la possibilité d'innover sur le plan des coûts. C'est-là, je crois, la leçon fondamentale à retenir. Mais là encore, je ne veux pas trop m'avancer parce que je ne connais pas assez bien la situation financière de vos compagnies de chemin de fer. Les marges d'autofinancement de nos compagnies de chemin de fer ont en fait augmenté bien que leur tarif ait diminué parce que les pressions exercées par le marché les ont rendues plus compétitives.

M. Benjamin: Et elles sont moins nombreuses et exploitent moins de lignes.

M. Dempsey: J'aimerais apporter une précision sur un point qui me paraît fondamental sur la loi Staggers. L'une des questions que l'on se pose au sujet de la loi Staggers, étant donné qu'il est dit dans cette loi que le principal objectif est de réglementer les compagnies de chemin de fer pour leur donner la possibilité de tirer des recettes suffisantes de leur exploitation, consiste à se demander en fait ce que l'on entend par recettes suffisantes.

La Commission a jugé dès le départ, cette interprétation étant confirmée par les tribunaux, que l'on tire des recettes suffisantes lorsqu'on couvre les frais d'investissement courants. Nous n'avions pas couvert nos frais d'investissement courants depuis des dizaines d'années et l'on a donc assisté à une effondrement du système et à une disparition progressive.

Nous ne couvrons toujours pas nos frais d'investissement courants et je remarque que vos compagnies de chemin de fer ne font pas non plus et c'est là je pense que le bât blesse, chez nous, comme chez vous, car inévitablement si vous ne parvenez pas à couvrir les frais d'investissement courants, vous ne pourrez ni conserver votre capital ni attirer de nouveaux capitaux, et le système rétrécira comme une peau de chagrin.

Je ne veux pas dire par là qu'il nous est impossible d'avoir aux États-Unis un système nous permettant de couvrir nos frais d'investissement courants, mais nous n'y parvenons pas avec celui que nous avons actuellement. Vous voyez apparaître la situation à laquelle a fait allusion John; nous exploitons à perte dans la tranche inférieure... sur 30 p. 100 de notre réseau, nous n'acheminons que 2 p. 100 de nos transports. Il y a quelque chose de faussé dans ce système.

Nous exploitons à perte... Comme dans le secteur des compagnies aériennes aux États-Unis; vous avez de plus en plus de petites compagnies aériennes qui exploitent des lignes secondaires de faible densité et vous assistez à des fusions à l'autre bout.

Voilà ce que nous nous efforçons de faire dans le but de nous maintenir à flot et d'amener nos recettes à un niveau suffisant. Si l'on nous imposait des contraintes

[Texte]

faster—it might have to come through bankruptcies—but in any event, it would go because no money manager is going to sit there year after year after year and run an enterprise that is not earning the market return everybody expects to get when they invest money. That is the root of the problem.

We do not have anything in the United States comparable, as you know, to your proposed competitive line rates. It might be or it might not be and I pass no value judgment on it, a good thing to have a rail system in the United States that is like the interstate highway system. It might be a good thing to have railroads compete with one another like supermarkets do. All that I can say about it without passing a value judgment is that it would wreck the system in the United States; it would just wreck it, that is all.

Mr. Benjamin: I appreciate your point about cash flows and recovering the cost of capital and neither of our railroads are at the moment doing that; probably they are in as bad or worse shape than yours.

Could you tell us in all the gains that have been made, somebody must have lost. You have mentioned jobs and a few things like that and it would appear everyone has lower rates, whether it is a published rate or a confidential rate or whatever. Did the amount of available product for shipping increase? Was this a factor at all?

• 1700

Mr. Riley: It fell.

Mr. Benjamin: It went down.

Mr. Dempsey: Our net was down 14% in terms of carloadings over this period of time.

Mr. Riley: This is also true across the board.

Mr. Benjamin: There is something else I would like to know because I have heard a wide variety of figures bandied about. In total, even a ballpark figure, how much federal and, if any, state tax money went into your railway system prior to, during and since the Staggers Act in a variety of ways? I have heard figures of \$8 billion and I have heard \$11 billion.

Mr. Riley: I do not know whether there is any way to measure it. It is easy to measure the direct dollar subsidies that go out on the spending side. The only thing I would say about the tax side is that the extent to which railroads receive benefits under the 1981 Tax Reform Act was comparable to that for any other industry. There were no special railroad provisions. There were some transition provisions but by and large the ACRS system applied to all industries.

[Traduction]

supplémentaires, le processus serait accéléré, et il faudrait peut-être recourir à des faillites, mais quoi qu'il en soit, il faut en arriver-là, car aucun gestionnaire ne peut se permettre d'assister sans broncher à la dégradation des comptes de son entreprise, année après année, alors que tout investisseur s'attend à rentabiliser l'argent qu'il investit. C'est là le coeur du problème.

Vous le savez, nous n'avons rien aux États-Unis qui puisse se comparer aux tarifs de ligne concurrentiels que vous proposez. Il pourrait être bon ou pas, je ne veux pas me prononcer là-dessus, que les États-Unis disposent d'un réseau de chemin de fer qui s'apparente au réseau de grandes routes qui relie entre eux les États. Il pourrait être bon que les compagnies de chemin de fer se fassent concurrence comme le font les supermarchés. Tout ce que je peux dire, sans faire de jugement de valeur, c'est que le système tout entier s'effondrerait aux États-Unis; il s'effondrerait purement et simplement.

M. Benjamin: J'apprécie votre argument concernant les marges d'autofinancement et le recouvrement des frais d'investissement et le fait qu'aucune de nos compagnies de chemin de fer ne parvient pour le moment à couvrir ses frais; il est probable que leur situation est aussi grave, si ce n'est pire que celle des vôtres.

Pouvez-vous nous dire si, en contrepartie de tous les gains qui ont été réalisés, il y a eu des pertes quelque part. Vous nous avez parlé des emplois, et de différentes choses de ce genre, et il semble que tout le monde bénéficie de tarifs inférieurs, qu'ils soient publiés, confidentiels ou autres. La quantité de marchandises expédiées a-t-elle augmenté? Est-ce que ce facteur a joué?

M. Riley: Elle a baissé.

M. Benjamin: Elle a diminué.

M. Dempsey: Nos chargements nets ont baissé de 14 p. 100 au cours de cette période.

M. Riley: C'est vrai pour tout le monde.

M. Benjamin: Il y a autre chose que je voudrais savoir parce que j'ai entendu mentionner des chiffres très divers. Au total, même si vous ne pouvez me donner qu'un chiffre approximatif, quel est le montant des subventions versées par le fédéral, et éventuellement par les États, à vos réseaux de chemin de fer, sous les formes diverses, pendant et après l'adoption de la Loi Staggers? J'ai entendu parler, d'une part, de 8 milliards de dollars et, d'autre part, de 11 milliards de dollars.

M. Riley: Je ne sais pas si l'on peut procéder à une telle évaluation. Il est facile d'évaluer le montant des subventions versées directement. En ce qui concerne la fiscalité, je dirais que les avantages fiscaux dont bénéficient les compagnies de chemin de fer depuis l'adoption de la Loi sur la réforme fiscale en 1981 sont comparables à ceux de tous les autres secteurs. Il n'y a pas eu de passe-droit pour le secteur des chemins de fer. Il y a eu certaines dispositions transitoires mais, pour l'essentiel, la même fiscalité s'est appliquée à tous les secteurs de l'économie.

[Text]

Mr. Benjamin: Did not the setting up of Conrail cost the federal treasury a bundle?

Mr. Riley: When Conrail was purchased, we put about \$3.2 billion into subsidizing it and we had to spend about another \$3 billion for it. This was in the 1970s. Now, only six years into the Staggers Act, I sold it for a \$1.6 billion profit, which would give you an idea of how substantial the turnaround is.

Mr. Benjamin: So the taxpayer for a change had a return on their investment.

Mr. Riley: It may be a negative return but we had something back; we do not own it any more.

Mr. Benjamin: Do you have any estimates at all in terms of your rationalization process. . . ? There there must have been a transfer of some costs that used to go on to railway shippers. When there is a transfer of movement onto our roads, for example, in particular the highway system, does it mean then your counties and your state governments had to pick up more in terms of their road costs? Was there a shifting from one mode to another, so that there really was not much of a saving?

Mr. Riley: I think when you talk about rationalization and line abandonments, in most of those cases you are abandoning lines the traffic has already left. Very few lines subject to abandonment have any noticeable or substantial amount of traffic. For all we talk about abandonments—and I used to go out and fight them when I was a private lawyer—I can tell you how hard it is to do. This scenario has normally occurred by the time the abandonment occurs and it is why the abandonment occurs. It is not a result of it, but a cause of it.

Mr. Benjamin: Who did lose and why is the Coal Association unhappy?

Mr. Riley: They would have to speak to their own unhappiness. I can only say that the Coal Association opposed the adoption of the Staggers Act eight years ago and they have never changed their position. Economic regulatory issues in all modes of transportation are always controversial. They are never going to be passed by consensus.

I can tell you, however, that we have measurably and demonstrably a better system today than we had before. There are clearly more winners than we had before. Whether you talk from the consumer or the railroads' perspective, we are better than we were before. Yes, there are utilities and coal companies that are still opposing it but the number of opponents are a lot less than there were when we passed the bill seven years ago.

[Translation]

M. Benjamin: La mise sur pied de *Conrail* n'a-t-elle pas coûté une fortune au trésor fédéral?

M. Riley: Au moment de l'achat de *Conrail*, nous avons versé quelque 3,2 milliards de dollars de subventions et nous avons dû mettre environ 3 milliards de dollars supplémentaires. C'était au cours des années 1970. Aujourd'hui, six ans seulement après l'adoption de la Loi Staggers, je l'ai vendu en réalisant un bénéfice de 1,6 milliard de dollars, ce qui vous donne une idée de l'ampleur du retournement de la situation.

M. Benjamin: Pour une fois, le contribuable a obtenu un rendement sur son investissement.

M. Riley: Le rendement a peut-être été négatif, mais nous avons retiré quelque chose; nous ne sommes maintenant plus propriétaires.

M. Benjamin: Pouvez-vous évaluer les coûts de votre mécanisme de rationalisation. . . ? Il a dû y avoir nécessairement des transferts de coûts défrayés jusqu'alors par les expéditeurs de marchandises par chemin de fer. Lorsqu'il y a par exemple un détournement du trafic en faveur de votre réseau routier, et en particulier au profit de vos grandes routes, vos comtés et vos États doivent-ils payer la note en ce qui concerne les frais d'entretien. Y a-t-il transfert d'un mode de transport à l'autre, ce qui fait que les économies ne sont pas aussi importantes qu'on le dit?

M. Riley: Je crois que, lorsque l'on parle de rationalisation et d'abandon de certaines lignes, il s'agit dans la plupart des cas d'abandonner des lignes qui ont déjà été délaissées par le trafic. Il est très rare que des lignes ayant fait l'objet d'un abandon aient été véritablement fréquentées. Puisque l'on parle d'abandon de lignes—et je dois dire que je m'y suis souvent opposé lorsque j'étais avocat dans le privé—je dois vous dire que c'est un sujet des plus pénibles. En règle générale, tout est déjà joué lorsqu'on se décide finalement à abandonner la ligne, et c'est justement pourquoi on prend cette décision. La désaffectation de la ligne n'est pas l'aboutissement, mais l'origine d'un processus.

M. Benjamin: Qui a été perdant et pour quelles raisons la Coal Association est-elle mécontente?

M. Riley: Il faudrait qu'elle vous l'explique elle-même. Tout ce que je peux dire, c'est que la Coal Association s'est opposée il y a huit ans à l'adoption de la Loi Staggers et qu'elle n'a pas changé d'avis depuis. Les questions de réglementation financière s'appliquant à tous les modes de transport sont toujours controversées. Elles ne feront jamais l'unanimité.

Je dois vous dire, cependant, que les chiffres nous prouvent que nous avons aujourd'hui un système meilleur qu'auparavant. Les gagnants sont sans conteste, plus nombreux que les perdants. Que vous vous placiez du point de vue des consommateurs ou des compagnies de chemin de fer, la situation est préférable à celle qui régnait antérieurement. Il reste encore des sociétés de services publics et des mines de charbon qui s'y opposent,

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Riley and Mr. Dempsey, I want to thank you very much for your very vibrant evidence in a very challenging field with which we are wrestling here in Canada.

I was interested in the figures you mentioned. I just checked with a researcher for the department. You most likely know that 54% of the CP track carries only 3% of their traffic. In CN it is even more graphic; a third of their track carries only 1% of their traffic, a third carries 9% of the traffic and the other third carries 90% of the traffic. This is the type of dimension we have.

I appreciate your not trying to muddle or meddle in the Canadian affairs and you are being, I guess, very wise. We sometimes wonder about it ourselves. I want to pursue Mr. Ouellet on the confidential contracts.

I have a couple of thoughts. How confidential are they? We have heard evidence that seven days after they are given to the agency, they are out on the street anyway. Do you have a filing mechanism of the summary? How much do you file? Or how much do you file and/or post? That is the first question. I have a couple of other little ones here.

• 1705

In terms of the abandonment of branch lines, is there any input from Congress on that? How is that done? Obviously, it is a market-driven situation and a freedom-to-manage situation. What do you do in the remote areas of Maine and perhaps some of the midwest? I gather you have discounted and discontinued anything in terms of regional impact, or regional development, unless there are some publicly imposed costs. I must say I was interested in your comments about the confidentiality—that some of the small shippers wanted that because they could get the break the railway could not afford to give them if it was public knowledge.

But my last question, which I do not know the answer to. . . Because of the vibrancy of your American system now, what is your thought on the potential penetration of the American carrier into Canada to start taking off traffic if we have a wide-open border?

[Traduction]

mais les opposants sont bien moins nombreux que lors de l'adoption du projet de loi il y a sept ans.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je vous remercie chaleureusement, messieurs Riley et Dempsey, de témoigner avec autant de chaleur sur un sujet très délicat qui nous cause bien des maux de tête au Canada.

J'ai noté avec intérêt les chiffres que vous nous avez communiqués. Je viens de vérifier auprès d'un spécialiste du ministère. Vous savez très certainement, que sur 54 p. 100 de son réseau, le CP n'achemine que 3 p. 100 de son trafic. La situation du CN est encore plus caractéristique car cette société achemine 1 p. 100 de son trafic sur un tiers de son réseau, 9 p. 100 sur le deuxième tiers et 90 p. 100 sur le dernier tiers. Voilà dans quelle situation nous sommes.

Je vous félicite de ne pas vouloir plonger ou vous embourber dans les affaires canadiennes et je pense que vous faites preuve là de sagesse. Je me demande parfois si nous ne devrions pas nous-mêmes en faire autant. Je voudrais poursuivre dans la voie indiquée par M. Ouellet au sujet des contrats confidentiels.

Je me pose un certain nombre de questions. Jusqu'à quel point sont-ils confidentiels? Certains témoins nous ont déclaré que sept jours après avoir été remis à l'office, ils font de toute façon partie du domaine public. Avez-vous un mécanisme de dépôt des principales informations? Qu'est-ce que vous divulguez à l'organisme responsable? Quels sont les renseignements que vous devez déposer ou afficher? C'est ma première question; j'en ai une ou deux autres que je vais vous donner rapidement.

En ce qui a trait à l'abandon des lignes secondaires, est-ce que le Congrès a son mot à dire? Comment les choses se passent-elles? Il est indéniable que l'on est là dans une situation régie par le marché, où l'on est appelé à gérer sans entraves. Que faites-vous dans les localités isolées du Maine et peut-être même dans certaines régions du Midwest? J'imagine que vous n'avez pas tenu compte des incidences régionales et du développement régional et que vous avez fait l'impasse sur cette question à moins que certains coûts soient imposés aux pouvoirs publics. Je dois avouer que j'ai écouté avec intérêt vos observations sur la confidentialité des contrats; sur le fait qu'un certain nombre de petits expéditeurs souhaitaient pouvoir se prévaloir de cette possibilité parce qu'ils estimaient qu'ils seraient ainsi en mesure d'obtenir des avantages que les compagnies de chemin de fer ne pourraient pas leur accorder si les contrats étaient du domaine public.

Mais j'aimerais vous poser une dernière question, dont je ne connais pas la réponse. . . Étant donné le dynamisme du système qui règne à l'heure actuelle aux États-Unis, que pensez-vous des possibilités de pénétration du marché canadien par les entreprises américaines à partir du moment où nous allons ouvrir largement nos frontières?

[Text]

Mr. Riley: Bill, why do I not yield to you for the big one on contract; I will try to pick up some of the little ones.

Mr. Dempsey: Except for agricultural commodities, our contracts are filed with the commission, but they are altogether confidential. There are leaks all over Washington, as you well know, and I cannot speak to that, but legally they are confidential.

Mr. Nowlan: Sounds like Ottawa.

Mr. Dempsey: As to agricultural contracts, because there is the non-discrimination provision in the act, what we call the essential terms of the contract are made public—not the tariff, not the rate, and not the identity of the shipper, but the point of origin, the point of destination, a reference to what would be the tariff rate, so that anyone shipping that commodity between those two points, who might have a claim of discrimination to make, can then get the further terms of the contract. So that is the contract. . .

Mr. Nowlan: So you have a third-party appeal procedure?

Mr. Dempsey: Yes, they could. Let me say this about that. Although the discrimination/anti-discrimination provision was retained in the Staggers Act, I personally know of not a single complaint that has been filed. I may be wrong, but if there have been any there have been very, very few.

Before the Staggers Act, when we did not have contracts, what you had was essentially the kind of Robinson-Patman proceeding we would have with respect to other commodities. There would be cost justifications and the unit-train rates were always approved, the multiple-car rates were almost always approved. So it was not, in my judgment, a very meaningful provision even then, because the defenses were available, and it took a lot of time to try the cases, and that is the way they came out.

Mr. Riley: On the question about abandonments—it is a complex area. Maybe I can highlight a couple of the issues you were trying to hit.

The Staggers Act did not change the criteria for abandonments. It left it the same. It did two things. It shortened the time frame. What we had were cases where an abandonment was ultimately approved on the merits, but because it took two years to two and a half years to get there there was an enormous bleeding out into that line. So we did not change the criteria; we shortened the time limits.

Secondly, we created opportunities for shippers in communities who wanted to retain service to buy that line and run it. There is an absolute right, within 10 days of an abandonment, for anyone wishing to continue service on

[Translation]

M. Riley: Bill, je vais te laisser répondre à la question principale au sujet des contrats et je m'efforcerai ensuite de répondre aux questions subsidiaires.

M. Dempsey: Sauf en ce qui concerne les produits agricoles, nous déposons nos contrats auprès de la Commission, mais ils restent totalement confidentiels. Il y a de nombreuses fuites à Washington, vous le savez comme moi, et je ne m'étendrai pas sur ce sujet, mais légalement, ces contrats sont confidentiels.

M. Nowlan: Cela me rappelle Ottawa.

M. Dempsey: En ce qui concerne les contrats agricoles, en raison de la disposition antidiscriminatoire qui figure dans la loi, les clauses du contrat que nous qualifions d'essentielles sont rendues publiques. Nous ne divulguons ni le tarif, ni le prix, ni l'identité de l'expéditeur, mais le point d'origine, le point de destination, une référence à ce que pourrait être le tarif, pour que tout expéditeur de cette marchandise entre ces deux mêmes points qui pourrait alléguer que l'on a fait preuve envers lui de discrimination puisse connaître toutes les autres clauses du contrat. Donc, il s'agit d'un contrat. . .

M. Nowlan: Prévoyez-vous une possibilité d'appel par les tiers?

M. Dempsey: Oui, en effet. Laissez-moi vous dire à ce sujet que bien que nous ayons conservé la disposition antidiscriminatoire dans la Loi Staggers, je n'ai jamais entendu dire qu'une seule plainte ait été déposée. Il est possible que je me trompe, mais s'il y en a eu, elles ont été très peu nombreuses.

Avant la Loi Staggers, nous n'avions pas de contrats et nous appliquions essentiellement une procédure du type de celle de Robinson-Patman concernant les autres marchandises. Il n'y avait aucune justification de coûts et les tarifs par trains entiers étaient systématiquement approuvés, les tarifs portant sur plusieurs wagons étaient presque toujours approuvés. Même à cette époque, cette disposition n'était donc pas très utile à mon avis parce que des moyens de défense étaient toujours disponibles et parce que le règlement des affaires trainait en longueur.

M. Riley: Sur la question des abandons de lignes—c'est un sujet complexe. Je pourrais peut-être vous éclairer sur un certain nombre de points.

La Loi Staggers n'a pas changé les critères concernant l'abandon des lignes. Ces critères sont restés les mêmes. Elle a introduit de nouveautés. En premier lieu, elle a raccourci les délais. Jusqu'alors, on finissait quand même par approuver l'abandon de certaines lignes en tenant compte de la réalité des situations, mais, parce qu'il fallait attendre deux ans et plus pour obtenir cette décision, la situation s'envenimait considérablement. Nous n'avons donc pas changé les critères, nous avons simplement raccourci les délais.

En second lieu, nous avons donné aux expéditeurs des localités désirant continuer à être desservies la possibilité d'acheter la ligne en question et d'en assurer l'exploitation. Quiconque souhaite continuer à assurer

[Texte]

that line to buy it at net liquidation value. And that is, I think, a very important provision of our law.

Now what has happened is that we have shifted the emphasis away. . . although there are still abandonments; there is no question. They averaged about 4,500 miles a year for the last decade; they are averaging about 1,300 miles a year now. Why? Partially because a lot of the worst lines have been abandoned, but also partially because there is now an emphasis toward attempting to run these lines instead of abandoning them, but to have somebody other than the Class 1 railroad run them.

What you have in practice today is that when a line is a very light-density line, perhaps in a rural area, and the railroad does not want to operate it, during that 10-day period a short-line operator will come in and they will run it under different economics. Instead of having to have 20 locomotives, they will have 2 or 3. Instead of 5-man crews, they will have 2-man crews. Many of them are union, but they do not have work rules, because it is not the wage level that creates the problem in the industry; it is the work rule. Without the work rule you can hire 2 people and have them do a full day's work. With the workrule, you may have to hire five when you only need them 2 or 3 hours a day. The difference makes the short line function. A lot of lines previously being abandoned are being operated as short lines.

[Traduction]

l'exploitation d'une ligne a le droit absolu, dans les dix jours de l'abandon de cette ligne, de l'acheter à sa valeur nette de liquidation. Je pense qu'il s'agit là d'une disposition fondamentale de notre loi.

En fait, nous avons désamorcé le problème. . . Il y a encore des abandons de lignes, mais le problème n'est plus d'actualité. Au cours des dix dernières années, on a abandonné en moyenne 4,500 milles de lignes par an; à l'heure actuelle, ce chiffre est tombé à 1,300 milles en moyenne. Pour quelle raison? En partie parce que les pires lignes ont déjà été largement abandonnées, mais aussi parce que l'on s'efforce davantage désormais de les exploiter au lieu de les abandonner, mais en le faisant faire par quelqu'un d'autre que les compagnies de chemin de fer de première classe.

Ce qui se passe dans la pratique, aujourd'hui, c'est que, lorsqu'une ligne est très peu fréquentée, par exemple dans une région rurale, et que la compagnie de chemin de fer ne veut plus en assurer l'exploitation, un petit exploitant se présente dans un délai de dix jours et assure le service dans des conditions très différentes. Au lieu d'avoir 20 locomotives, il en aura deux ou trois. Au lieu d'équipage de cinq personnes, il aura des équipages comptant deux membres. Nombre de ces entreprises sont syndiquées, mais elles n'ont pas de règlements de fonctionnement, car ce ne sont pas les salaires qui posent des problèmes dans ce secteur; ce sont les règlements de fonctionnement. Sans règlements de fonctionnement, vous pouvez engager deux personnes et leur faire faire une journée complète. Selon les règles du travail, vous pourriez être obligés d'embaucher cinq pour seulement 2 ou 3 heures par jour. La différence permet l'exploitation ferroviaire sur courte distance. Une foule de lignes auparavant abandonnées sont maintenant exploitées comme chemins de fer de courte distance.

• 1710

What if there is no way to make a line work and yet it is important to a region? We had cases in which lines, small railroad operations, are simply subsidized by states or by regions. We do not do it as a matter of national policy. It is done in some cases by states and regions, but it is fairly infrequent because we found the small regional railroad can usually adjust its economics to the traffic on that line. We literally have cases where husbands and wives, with one locomotive, haul out 10 cars a week. They do it; it works for them. We try to encourage that.

Mr. Nowlan: The penetration of the Canadian market—

Mr. Riley: Well, 21 states now have programs where states can provide special capital investment assistance because there are cases where a railroad cannot generate enough return to maintain its tracks. The states or the federal government have to make a decision if that service is worthwhile, and 21 states have such programs. So do we, but we put about \$12,000,000 a year into it. It is not very much, but it is enough to help the weakest or smallest line.

M. Nowlan: La pénétration du marché canadien. . .

M. Riley: À l'heure actuelle, 21 États offrent un programme spécial d'aide financière à des chemins de fer qui ne peuvent tirer suffisamment de recettes pour exploiter leurs voies ferrées. La décision d'aider ou non le chemin de fer revient à l'État ou au gouvernement fédéral. Nous faisons la même chose ici en injectant environ 12 millions de dollars par année dans les réseaux. Ce n'est pas énorme mais cela suffit à aider les lignes les plus faibles ou les plus petites.

[Text]

It is hard for me to judge penetration. I say this with some hesitation, but depending on how you structure the proportional rate ride, our railroads in the west may short-haul you. They may come up across the border. The Burlington Northern is very close to the border. I do not think it is so much a CN problem because the Grand Trunk is their main connection. They own the Grand Trunk. I think when you get out along the border where the BN is, they may short-haul you. Above and beyond that, I do not know enough about the economics when you get across the border to talk about it.

BN will track me down when I get home because I said that. I think it is possible because essentially you have a non-reciprocal situation. BN may get into the proportional rate under Canadian law, but they do not have to give the Canadian railroads anything in return. There might be a way of dealing with that.

Mr. Nowlan: Was there been any congressional input on abandonment? We have abandonment procedures in this bill. How do you do it?

Mr. Riley: With a lot of letters. The ICC approves abandonments; I do not. I say this with some trepidation. I think you will see a lot of people write letters of sympathy and speak out about the problems of abandonment. It is almost an imperative. Very rarely do you see Congress step in to try to stop it. I do not think they understand that when you have a line which is not economical, you cannot make the private railroads subsidize it. It comes out of everybody else's pocket. If government wants to subsidize it, that is different.

I think the choice is available. The state can subsidize the railroad. The government can subsidize the railroad. We do that in some cases. We do it with Amtrak, but we are out of the business of forcing the railroad to subsidize another railroad. That is the easy way out.

Mr. Nowlan: Thank you for your rationale.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor, Mr. Layton, Mr. Angus and gentlemen, let us wrap this up.

Mr. Taylor: Thank you very much Mr. Chairman. During your discussions, you mentioned quite a few people became unemployed. What happened to those unemployed?

Mr. Riley: They were laid off in mergers and acquisitions under the New York Dock Provision. They are entitled to up to six years of their salary, depending on how long they. . . Some of them will get a full six years salary. Others will get less. Some receive railroad unemployment payment. Others move on to other jobs. That is the hard part if you wanted to talk about the losers. They are the losers in a way, but in a way they are not because you are shifting losses. It is very clear we had more employees, by a very substantial number, on that train than it took to run it. The safest railroad in the

[Translation]

Il m'est difficile de juger de l'ampleur de la pénétration. Je le dis avec une certaine hésitation, mais selon la façon dont vous structurez les parcours à prix proportionnels, nos chemins de fer dans l'Ouest peuvent exploiter de plus courtes distances. Ils peuvent également traverser la frontière. Le *Burlington Northern* est très près de la frontière. Je ne crois pas que cela pose un très grand problème au CN, car sa ligne principale est le *Grand Trunk*. Le CN en est d'ailleurs le propriétaire. Le long de la frontière, où se trouve le BN, les chemins de fer peuvent être exploités sur de plus courtes distances. À part cela, je n'ai pas assez de données financières pour vous renseigner sur la situation au-delà de la frontière.

BN m'en voudra d'avoir fait ce commentaire à son endroit. Parce qu'il n'y a pas d'entente réciproque, la situation est très possible. BN peut bénéficier d'un prix proportionnel aux termes de la loi canadienne mais il n'est pas tenu de rendre la pareille aux chemins de fer canadiens. Il pourrait y avoir une façon de régler cette question.

M. Nowlan: Le Congrès a-t-il eu une influence quelconque sur les abandons de lignes? Notre projet de loi renferme des dispositions au sujet des abandons. Comment procédez-vous?

M. Riley: Au moyen d'une foule de lettres. C'est la ICC qui approuve les abandons, pas moi. Je fais cette affirmation avec une certaine trépidation. Selon moi, beaucoup de gens écriront des lettres de sympathie et parleront du problème des abandons. C'est presque un impératif. Il est très rare que le Congrès s'interpose. On a du mal à comprendre qu'on ne peut obliger les chemins de fer privés à subventionner une ligne qui n'est pas rentable. La subvention vient d'ailleurs. Si le gouvernement veut le faire, c'est différent.

À mon avis, on a le choix. L'État ou le gouvernement peut subventionner le chemin de fer. Nous le faisons dans certains cas. Nous le faisons avec Amtrak mais nous n'obligeons plus un chemin de fer à en subventionner un autre. C'est une solution de facilité.

M. Nowlan: Je vous remercie de votre argument.

Le vice-président: Monsieur Taylor, monsieur Layton, monsieur Angus et messieurs, finissons-en ici.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président. Pendant vos échanges, vous avez dit que beaucoup de gens avaient perdu leur emploi. Que leur est-il arrivé?

M. Riley: Ils ont été mis à pied à la suite de fusion et d'acquisition aux termes de la *New York Dock Provision*. Ils ont droit à une indemnité pouvant atteindre six ans de traitement selon leurs années de service. Certains toucheront l'indemnité complète, d'autres moins. D'aucuns reçoivent un paiement d'assurance-chômage du chemin de fer. D'autres ont trouvé un emploi ailleurs. C'est ce qui est le plus difficile dans le cas des perdants. D'une façon ils sont perdants, mais d'une autre ils ne le sont pas parce qu'il s'agit simplement d'un transfert de pertes. Il était très clair que nous comptions beaucoup trop

[Texte]

United States is the Florida Eastcoast which runs two-man crews now and has been for a number of years.

Before, the cost of this feather bending—Bill cannot use that term, but I can—went right in to the consumers pocket. Under deregulation, you have cut out that unnecessary subsidy. You have given that money back to the consumer. Yes, there is a loser. On the other hand, there was a loser before, but it was different loser. You have created a more rational system. In the end, the railroad employees were the biggest losers because although there may have been more of them, their cost made the railroads non-competitive. In the end, you cannot win with that cycle. It is sort of a golden-goose killing cycle, but they took the hardship.

• 1715

Mr. Dempsey: There were a lot of buy-offs, bonuses given, early retirements. Our unemployment roles, which would be one index, have not really gone up very much, so something has been happening to these people; they have gotten other jobs, they have gone on retirement.

Mr. Riley: I might add that the president will not give me six years full salary after I leave—

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Taylor: That was my next question. The unemployment rate has really not gone up—

Mr. Riley: No, it has has not.

Mr. Taylor: Then they have been absorbed elsewhere.

Mr. Riley: Yes. I think it will be unfair to say that there are not some people who have been affected; clearly there are. However, the aggregate number has not gone up. I think one good thing—and no one likes to do this, but it is something that had to be done. When you reach a point where at one time you had five or six people running a train, and you can now run it with two or three, you just cannot indefinitely say to the public it is going to pay for twice as many people as are needed; you cannot do that.

Mr. Dempsey: Our total employment cost averaged about \$44,000 per employee. Our railroad employees are paid more than 90% to 95% of that which is paid to employees in the United States.

The other point I would like to make is that the diminution in employment is not the result of the Staggers Act. It would have been much worse if we did not have the Staggers Act.

Mr. Riley: By the way, I am told by those who are experts in Montreal traffic that if I do not leave I will get the great pleasure of spending the night with you. I would

[Traduction]

d'employés pour faire fonctionner ce train. Le chemin de fer le plus sécuritaire aux États-Unis est le Florida Eastcoast qui compte depuis plusieurs années des équipes de deux hommes.

Auparavant, le coût de ce *feather bending*—Bill ne peut utiliser ce terme, mais moi je peux—alla directement de la poche des consommateurs. Avec la déréglementation, on a éliminé cette subvention inutile et remis cet argent aux consommateurs. Il y a un perdant, c'est vrai. Par contre, il y avait un perdant auparavant mais c'était un perdant d'un genre différent. Vous avez créé un réseau plus rationnel. À la longue, les employés des chemins de fer ont été les plus gros perdants parce que même si leur nombre a augmenté, leurs coûts pour les chemins de fer rendaient ces derniers non concurrentiels. Cette pratique ne peut être gagnante car elle tue en quelque sorte la poule aux oeufs d'or, mais ils en ont accepté les inconvénients.

M. Dempsey: Il y a eu une foule de primes de désintéressement, de gratifications et de retraites anticipées. Nos listes de chômeurs, qui constitueraient un index, ne se sont pas réellement allongées de sorte que ces gens ont dû trouver un autre emploi ou prendre leur retraite.

M. Riley: Je pourrais ajouter que le président ne me verserait pas six années complètes de traitement après mon départ. . .

Des voix: Oh, oh!

M. Taylor: C'était ma question suivante. Le taux de chômage n'a vraiment pas augmenté. . .

M. Riley: Non, en effet.

M. Taylor: Ces travailleurs ont donc été absorbés ailleurs.

M. Riley: Oui. Selon moi, il serait injuste de dire que certains d'entre eux n'ont pas été touchés. Toutefois, le nombre global de chômeurs n'a pas augmenté. À mon avis, c'est une bonne chose; personne n'aime le faire mais il faut quand même s'y résoudre. Lorsqu'on peut faire fonctionner un train avec deux ou trois personnes au lieu de cinq ou six comme précédemment, on ne peut tout simplement pas demander indéfiniment au public de payer le coût supplémentaire. On ne peut pas faire cela.

M. Dempsey: Il nous en coûtait au total environ 44,000\$ par an par salarié. Notre effectif recevait plus de 90 p. 100 à 95 p. 100 de la rémunération qui était versée à leurs collègues aux États-Unis.

Je mentionnerai également que la diminution de l'emploi n'est pas une conséquence de la *Staggers Act*; en fait, cette diminution aurait été beaucoup plus importante n'eût été cette loi.

M. Riley: En passant, les spécialistes de la circulation à Montréal me disent que si je ne pars pas maintenant, j'aurai l'immense joie de passer la nuit avec vous.

[Text]

rather do that than go down and face my congress in Miami.

Mr. Taylor: One quick comment before you go. I think you have shown us that when you take the handcuffs off management, you can make progress.

Mr. Riley: Thank you.

Mr. Layton: Mr. Chairman, it seems as though we have a philosopher-comic in Canada called Jean-Pierre Chaput. He questions why we have in our automobiles a 6-inch mirror and a 6-foot windshield, and suggests that it is about relative to the size of the time to which we should be looking. You guys have given us a 6-foot mirror.

Mr. Riley: Thank you. I will leave. I think Bill is our greatest expert in these areas. I apologize for having to leave. I just want to say that my wife and I have spent our summers in Canada every year for years and we love it here. It is a pleasure to come up and to visit with you. Thank you.

Mr. Taylor: Come out west some year.

Mr. Riley: We have spent our summers in Alberta.

Mr. Angus: Mr. Dempsey, in his comments, Mr. Riley mentioned that with regard to safety, safety levels were established but specific instructions on how to achieve those safety levels were not given. Could you first explain to us how that really worked? Secondly, were those levels established and in place before Staggers became law?

Mr. Dempsey: It really has nothing to do with Staggers; let me put that up front. I think what we had in mind was that in the past we had a host of very specific regulations with respect to inspections of the various components of the train and that sort of thing.

Mr. Angus: Would these be frequency inspections as opposed to quality of component?

Mr. Dempsey: There is the initial departure inspection; there is a terminal inspection; there is inspection of locomotives every—I have forgotten how many thousand miles—and that sort of thing. I am not an expert on this, so I am simply giving you the general picture. I will be glad to provide you with additional information on it. Then there were inspections of components and that sort of thing. We also have hours-of-service legislation that restricts the hours our operating employees, dispatchers, yard masters, etc. can be on service.

In 1970 and thereafter, a rather determined drive was made by the federal government to eliminate those provisions considered to be not insignificant but too costly. For example, for our locomotive inspections the mileage was extended, probably doubled or something of that sort.

[Translation]

J'aimerais mieux faire cela que de revenir à Miami pour faire face à mes collègues.

M. Taylor: J'ai une petite remarque à faire avant que vous partiez. Selon moi, vous nous avez montré qu'on pouvait faire des progrès en donnant plus de liberté aux gestionnaires.

M. Riley: Je vous remercie.

M. Layton: Monsieur le président, il semble que nous ayons au Canada un comique philosophe du nom de Jean-Pierre Chaput. Il se demande pourquoi nous avons dans nos automobiles un rétroviseur de six pouces et un pare-brise de six pieds, d'après lui, les dimensions du rétroviseur seraient une indication du temps que nous devrions consacrer à y jeter un coup d'oeil. En comparaison, vous nous avez donné un rétroviseur de six pieds.

M. Riley: Merci, je dois partir. Bill est notre plus grand spécialiste dans ces domaines. Je regrette de partir. J'ajouterai seulement que mon épouse et moi-même passons tous nos étés au Canada depuis plusieurs années et nous adorons votre pays. Ce fut un plaisir de vous rencontrer. Je vous remercie.

M. Taylor: Venez passer un été dans l'Ouest.

M. Riley: Nous avons passé nos étés en Alberta.

M. Angus: Monsieur Dempsey, M. Riley a mentionné que des niveaux de sécurité avaient été établis sans toutefois qu'il y ait eu d'instruction précise sur la façon de les atteindre. En premier lieu, pourriez-vous nous expliquer comment cela fonctionne et en second lieu, ces niveaux avaient-ils été mis en place avant l'adoption de la *Staggers Act*?

M. Dempsey: Cela n'a rien à voir avec cette loi; laissez-moi vous expliquer. Dans le passé, nous avions une foule de règlements très précis concernant les inspections des divers éléments des trains et ce genre de choses.

M. Angus: S'agissait-il d'inspections périodiques par opposition à des vérifications de la qualité des éléments?

M. Dempsey: Il y a la première inspection de départ; puis il y a l'inspection finale; ensuite l'inspection des locomotives tous les—je ne me souviens plus à combien de mille miles—et ce genre de choses. Comme je ne suis pas un expert en la matière, je vous donne simplement une image globale. Il me fera plaisir de vous fournir des renseignements supplémentaires à ce sujet. Puis il y avait les inspections des pièces et de ce genre de choses. Nous avons aussi une loi qui limite les heures de travail du personnel à l'exploitation, des régulateurs, des manoeuvres, etc.

En 1970 et par la suite, le gouvernement fédéral a décidé d'éliminer les dispositions trop coûteuses mais non insignifiantes. Par exemple, on effectue maintenant l'inspection des locomotives après qu'elles ont parcouru environ le double de la distance précédemment établie.

[Texte]

This is really what has happened. We still of course have very significant safety regulations, as we should have. The railroads do not object to that at all. As a matter of fact I think, from what my operating people tell me, the regulations now are probably quite in order and are quite liveable. I think that is where we are.

• 1720

Mr. Nowlan: Mr. Dempsey, I want to thank you very, very much. That was most interesting. We had the letter. Your name was suggested by different people, as was Mr. Riley's. Quite frankly, I was very surprised at the nature of your evidence, and I want to thank you very much for coming.

Mr. Dempsey: It has been a great pleasure.

Mr. Benjamin: I think CP and CN belong to the American Association of Railroads as well.

Mr. Dempsey: Yes.

Mr. Benjamin: On the matter of the competitive line rates, would your administration take any strong exception to our prohibiting competitive line rates from being available to American carriers in Canada when they are not available to Canadian carriers in the United States?

Mr. Dempsey: Mr. Riley said the Burlington Northern might get after him, but at least they cannot fire him. But they can fire me, so I think I ought to stay out of that.

The Chairman: I will call the next witness, the Dominion Marine Association.

Mr. Hall, welcome to the committee. Usually you are in Ottawa, so it is good to be here in Montreal.

Mr. Norman Hall (President, Dominion Marine Association): Thank you very much, Mr. Chairman. I have with me Mr. Angus Laidlaw, Research Co-Ordinator, Dominion Marine Association.

I believe you have a copy of the brief. Since you have asked us just to highlight it, I will try to pick out the more salient points in the brief.

I think all the members of the committee, since we have appeared before you on several occasions, pretty well know by now what the DMA is all about. Briefly, we represent all ship owners on the Great Lakes-St. Lawrence system and account for 75% of all vessels under the Canadian flag and over 1,000 tonnes. We also represent about 70% of all cargo carried on the Welland Canal, and 60% to 65% through the Seaway itself.

Basically, we do not have any major problems with the bill. As you know, last year we did present a brief on *Freedom to Move*, and certainly the only thing in the bill that affects the marine side of things is the proposal to remove the Inland Water Freight Rates Act, which allows

[Traduction]

Voilà ce qui s'est passé en réalité. Bien sûr, nous avons toujours des règlements très importants en matière de sécurité, ce qui est normal. Les chemins de fer ne s'opposent pas du tout à cela. En fait, d'après ce que me disent mes préposés à l'exploitation, les règlements sont probablement assez bien faits et assez faciles à observer. Voilà où nous en sommes.

M. Nowlan: Monsieur Dempsey, merci mille fois. C'était des plus intéressants. Nous avions en main la lettre. Diverses personnes vous avaient proposé comme témoin ainsi que M. Riley. En toute franchise, la nature de vos propos m'a fort étonné et je veux vous remercier d'être venu.

M. Dempsey: Cela m'a fait un grand plaisir.

M. Benjamin: Je crois que le CP et le CN font également partie de l'*American Association of Railroads*.

M. Dempsey: Oui.

M. Benjamin: En ce qui concerne les prix de lignes concurrentiels, votre administration s'offusquerait-elle si nous n'offrions pas nos prix de ligne concurrentiels aux transporteurs américains qui viennent au Canada lorsque nos transporteurs ne peuvent bénéficier des mêmes avantages aux États-Unis?

M. Dempsey: M. Riley a mentionné que le *Burlington Northern* pourrait lui en vouloir, mais au moins il ne peut pas être congédié. Mais moi je peux l'être, c'est pourquoi je m'abstiendrai de répondre à cela.

Le président: J'appelle le témoin suivant, la Dominion Marine Association.

Monsieur Hall, je vous souhaite la bienvenue. On vous voit habituellement à Ottawa mais il fait bon de se rencontrer à Montréal.

M. Norman Hall (président, Dominion Marine Association): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis accompagné de M. Angus Laidlaw, coordonnateur de la recherche à la Dominion Marine Association.

Si je ne m'abuse, vous avez notre mémoire. Je vais donc essayer d'en faire ressortir les points saillants, comme vous me l'avez demandé.

Je crois que tous les membres du Comité connaissent assez bien maintenant la DMA puisque nous avons témoigné devant vous à plusieurs occasions. En deux mots, nous représentons tous les propriétaires de navires sur le réseau des Grands lacs et du St-Laurent et nous comptons pour 75 p. 100 de tous les navires jaugeant plus de 1,000 tonnes qui battent pavillon canadien. Nous figurons également pour environ 70 p. 100 de toutes les marchandises acheminées sur le canal Welland et entre 60 p. 100 et 65 p. 100 sur la voie maritime elle-même.

Essentiellement, le projet de loi ne nous pose pas de problème important. Comme vous le savez, nous avons présenté un mémoire l'an dernier sur le document *Aller sans entraves*; la seule chose dans le projet de loi qui touche le secteur maritime est l'abrogation prévue de la

[Text]

the Canadian Grain Commission to prescribe maximum rates for the movement of grain out of the Port of Thunder Bay. Actually, we have no problems at all with seeing that removed. It was only put there to protect the producer, probably back in the 1930s. The way things are going now, we probably should have an act to protect the ship owners.

Northern transportation: we have no major problems there. We support the proposal to license certain northern communities we supply services to on a fleet basis.

Regulations and reform in the preamble on marine transportation: the fourth objective upon which the major legislative proposals were based was a stated removal or reduction of all unnecessary regulatory costs. At the time, we recognized that *Freedom to Move* related principally to economic regulation, as, of course, this bill does.

When we appeared on *Freedom to Move*, we indicated that marine interests felt the government saw a need to examine all regulatory regimes and government-provided services to which ship owners and other modes are subject on a compulsory basis. The expression of this interest by government was to an extent underscored by the study of regulatory agencies and program review in their report on regulatory reform. You will recall that when your committee was studying the St. Lawrence Seaway, we pointed out the degree of compulsory service to meet safety requirements was inappropriate, given technological advances and skill levels within our industry. Furthermore, since these government services were being applied on a fully self-sufficient basis at an inflationary cost to the user, the industry was being unnecessarily damaged.

• 1725

The problem we have in our industry is that we are faced with ever-increasing costs in areas over which we have no control for reasons that sometimes have less to do with safety and efficiency than with political inertia and the financial support of outmoded or misdirected public services. The committee is aware of some of these bugbears, such as compulsory pilotage where none is needed, costing and fees to the equivalent of three-quarters of the daily wage of a full crew of a lake ship, new certification weighing charges at St. Lawrence elevators on a per tonne basis which are almost three-quarters the cost of the total Seaway tolls for bringing that same cargo down from Thunder Bay to the St. Lawrence, port charges, harbour dues and tolls. All of these are public entities and elements of services required by regulation in order to deliver shipping services in the waterway. Several are

[Translation]

loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures, qui autorise la Commission canadienne des grains à fixer le taux maximum pour le transport des grains à partir du port de Thunder Bay. En fait, l'abrogation de cette loi ne nous pose aucun problème puisqu'elle visait uniquement à protéger le producteur, probablement dans les années 1930. De la façon dont vont les choses, nous devrions probablement avoir une loi qui protège les propriétaires de navires.

En ce qui touche le transport dans le Nord, là non plus, pas de problème. Nous appuyons la proposition visant à octroyer une licence à certaines collectivités du Nord auxquelles notre flotte de navires fournit des services.

Les règlements et la réforme dans le préambule sur le transport maritime: le quatrième objectif sur lequel reposaient les principales propositions législatives annonçait l'élimination ou la diminution de tous les coûts réglementaires inutiles. À ce moment, nous admettions que le document *Aller sans entraves* touchait principalement la réglementation économique tout comme, bien sûr, le présent projet de loi.

Lorsque nous avons témoigné aux audiences sur le document *Aller sans entraves*, le secteur maritime croyait que le gouvernement avait vu la nécessité d'examiner tous les régimes de réglementation ainsi que les services publics auxquels devaient s'astreindre obligatoirement les propriétaires de navires et les autres modes de transport. Dans une certaine mesure, l'étude des organismes de réglementation et l'examen des programmes dans leur rapport sur la réforme de la réglementation ont fait mieux ressortir l'intérêt exprimé alors par le gouvernement. Au moment où votre Comité étudiait la voie maritime du St-Laurent, nous avons souligné, vous vous le rappellerez, que les services obligatoires mis en place pour répondre aux exigences en matière de sécurité étaient insuffisants, compte tenu des progrès technologiques et des aptitudes dont jouissait notre industrie. En outre, étant donné que ces services gouvernementaux s'autofinanciaient complètement par des prix inflationnistes pour l'utilisateur, l'industrie subissait des dommages inutiles.

Le problème dans notre industrie, c'est que nous faisons face à des coûts toujours grandissants dans des secteurs sur lesquels nous n'avons aucun contrôle pour des raisons qui tiennent parfois moins à la sécurité et à l'efficacité, qu'à l'inertie politique et à l'aide financière qui est accordée à des services publics démodés ou mal dirigés. Le Comité connaît quelques-uns de ces cauchemars, comme le pilotage obligatoire lorsque le besoin n'existe pas, des coûts et des droits correspondants aux trois quarts du salaire journalier d'un équipage complet sur un navire des grands lacs, les nouveaux droits de pesée d'autorisation à la tonne aux élévateurs du St-Laurent, droits qui atteignent presque les trois quarts du coût total des droits de péage sur la voie maritime du St-Laurent qu'on doit déboursier pour transporter la même marchandise de Thunder Bay au fleuve St-Laurent, et enfin les droits de

[Texte]

administered on a self-sufficiency basis that militates increases in tariffs in response to the climbs in traffic.

With no rationalization of some of these services and no resolution of the lower traffic, higher tariff paradox, it is not inconceivable that the gap between the cost of water borne and rail movement of bulk cargoes could close to zero, thus denying the shipper a hitherto relatively low-cost mode of such goods. The irony for us is that as you contemplate a bill which will unshackle the rail mode in the interests of greater economy, a so-called unregulated marine mode gets more mired in ancillary and often unproductive costs.

In the last three years all of the Crown agencies this industry deals with have imposed constant increases in costs for services without regard to prevailing market conditions. To cite one example, the Pilotage Act characterized such increases in costs as "fair and reasonable tariffs to support a safe and efficient service". I am also reminded of the newly released federal regulatory plan Minister McDougall optimistically describes as a citizens code for regulatory fairness which reflects the government's goal of fairer regulation.

We have pointed out that the marine mode has been the least regulated in economic terms. Given the structure of the industry, this has lead to the efficient delivery of bulk services in the Great Lakes and the Seaway. In terms of the commodity most important to the continued viability of the fleet, which is Canadian grain, lack of economic regulation is not accompanied by anything resembling free market conditions. By virtue of the monopolistic position of the Canadian Wheat Board, as the principal purchaser of shipping services, this has lead to a real decline in rates paid to Canadian ship owners to move the grain to export position.

We acknowledge the need to make changes in the regulatory regime for rail transportation. However, the proposals would permit confidential contracts between railways and shippers and rebates on agreed charges. Canadian ship owners, particularly those engaged in the Great Lakes-Seaway trades, have had some concerns over the implications of such practices, notwithstanding the fact that they might be called consistent with the regime of open competition.

Canadian railways are in receipt of significant direct subsidies, totalling over \$2 billion since the proclamation of the Western Grain Transportation Act. In connection with the movement of western Canadian grain, these

[Traduction]

port, les droits de mouillage et les droits de péage. Ce sont tous des entités publiques et des éléments de services prévus par règlement pour assurer des services d'expédition sur les voies navigables. Étant autonomes, plusieurs de ces services favorisent des augmentations de taux pour faire face à la hausse du trafic maritime.

Devant l'absence de rationalisation de certains de ces services et le paradoxe toujours existant de la circulation insignifiante/importante, on peut s'imaginer que l'écart entre le coût d'expédition maritime et le coût d'expédition ferroviaire de marchandises en vrac soit réduit à zéro, enlevant ainsi à l'expéditeur un mode de transport relativement bon marché dont ils bénéficiaient jusqu'à ce moment-là. L'ironie de la chose, c'est que pendant que vous étudiez un projet de loi qui, pour des raisons d'économie plus importantes, donnera une liberté complète aux chemins de fer, le secteur maritime prétendument non réglementé s'enlise encore plus dans des coûts secondaires et souvent non productifs.

Depuis trois ans, toutes les sociétés de la Couronne avec lesquelles nous traitons imposent des hausses constantes de prix à leurs services sans tenir compte de la situation du marché. Par exemple, les responsables de la Loi sur le pilotage ont qualifié de telles hausses de prix de justes et raisonnables pour offrir un service sécuritaire et efficace. Que dire également du nouveau plan fédéral de réglementation que le ministre McDougall décrit de façon optimiste comme un code public d'équité dans les règlements, qui traduit l'objectif du gouvernement à cet égard.

Nous avons indiqué que le secteur maritime avait été le moins touché par la réglementation économique. Étant donné notre structure, cela a permis d'offrir efficacement des services de vrac pour les Grands lacs et la voie maritime. Pour ce qui est du grain du Canada, qui est la marchandise la plus importante à la viabilité de la flotte, l'absence d'une réglementation économique ne s'accompagne pas de ce qu'on pourrait appeler un marché libre. À cause de la situation monopolistique de la Commission canadienne des grains, qui est le principal acheteur des services d'expédition, on a observé une baisse réelle des taux payés aux propriétaires de navires canadiens qui acheminent le grain sur les marchés d'exportation.

Nous reconnaissons le besoin d'apporter des changements au régime de réglementation du transport ferroviaire. Cependant, le projet de loi autoriserait des contrats confidentiels entre les chemins de fer et les expéditeurs ainsi que des remises sur des taux convenus. Les propriétaires de navires canadiens, surtout ceux qui pratiquent leurs activités sur les Grands lacs et sur la voie maritime, s'inquiètent des répercussions de telles pratiques, même si ces pratiques peuvent être appliquées dans un régime de libre concurrence.

Depuis la proclamation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les chemins de fer canadiens ont reçu des subventions directes importantes totalisant plus de deux milliards de dollars. Ces subventions ainsi que les

[Text]

subsidies, as well as indirect subsidies such as producer-supplied railway cars, are admittedly directed towards compensating the railways for grain movement. However, the DMA expressed concern at the time that the framework for reform was first presented over the flexibility they might afford the railways to cross-subsidize routes alternative to the Great Lakes-Seaway route.

The legislation provides that every rate shall be compensatory and that the National Transportation Agency may investigate complaints to the effect that rates are non-compensatory or predatory. Canadian ship owners welcome the retention of a mandatory compensatory rate requirement, but we are concerned that the National Transportation Agency be vested with real powers of inquiry and appropriate levels of resources to ensure that no intermodal rate distortions arise which would jeopardize the Great Lakes shipping industry over the long term.

In particular, we refer to the needs of the agency to establish for itself that confidential contracts applying to intermodal competitive routes specify rates which are indeed compensatory. We have a particular question to which this committee may or may not have addressed itself. Subclause 120(6) prevents a party to a confidential contract from requesting an agency investigation of that contract under clause 59.

• 1730

It is unclear whether a non-party could make such a request, but if it is the case, that no one can request such an investigation, it would appear to sell short public consideration to which the agency might otherwise have regards, specifically, the damage to the transportation market, which is less than compensatory, or a predatory rate might cause.

We suggest that serious consideration be given to amending the proposed act to permit a non-party, such as a competing mode, to actuate an investigation by the agency in a manner consistent with maintaining the confidentiality.

There is another section in the bill that we would like to address, and that is Part VII, which deals with acquisitions of Canadian transportation undertakings. There is nothing in this section to which marine interests would take great exception. We recognize that it is intended to monitor corporate concentration in the transportation field. In addition, acquisition by foreign investors would be subject to examination under the Investment Canada Act.

But as members of the standing committee may be aware, there is a limited treatment of the marine industry in the current discussions on free trade under way between Canada and the United States. As we perceive it, this is largely due to the resistance that American marine interests would put up to any notion of reducing or

[Translation]

subventions indirectes, comme les wagons fournis par les producteurs, sont accordées ouvertement pour compenser les chemins de fer des coûts du transport du grain. Toutefois, la DMA avait souligné à ce moment-là que le cadre de la réforme avait d'abord été présenté comme un moyen de suppléer à la souplesse dont auraient pu bénéficier les chemins de fer en refinançant eux-mêmes, par leur subvention, d'autres trajets que l'itinéraire Grands lacs—Voies maritime.

Le projet de loi prévoit que tous les prix seront compensatoires et que l'Office national des transports pourra enquêter sur toute plainte de prix non compensatoire ou abusif. Les propriétaires de navires canadiens se réjouissent des prix compensatoires obligatoires mais ils s'inquiètent que l'Office national des transports ne soit pas investi d'un pouvoir véritable d'enquête et qu'elle n'ait pas à sa disposition les ressources nécessaires pour s'assurer qu'aucune distorsion de prix entre les modes de transport ne viendra mettre en danger à long terme le secteur du transport sur les Grands lacs.

En particulier, il importe que l'office soit en mesure de juger lui-même le caractère effectivement compensatoire des prix fixés dans les contrats confidentiels qui s'appliqueront aux itinéraires de transporteurs concurrents. Il y a une question que votre Comité n'a peut-être pas encore abordée. Le paragraphe 120(6) empêche une partie à un contrat confidentiel d'exiger de l'Office une enquête sur ce contrat en vertu de l'article 59.

Il n'est pas évident qu'un tiers puisse en faire la demande, mais s'il se trouve que personne ne peut demander une enquête, cela semblerait faire peu de cas de l'intérêt public qui devrait normalement intéresser l'office, particulièrement, du dommage au marché des transports, qui n'est pas aussi grand que celui que pourrait causer un taux compensatoire ou anti-concurrentiel.

Nous suggérons d'étudier attentivement la possibilité de modifier le projet de loi afin de permettre à un tiers, tel un autre mode de transport, de demander à l'office de faire enquête sans toutefois porter atteinte à la confidentialité.

Nous aimerions aussi dire quelques mots sur la partie VII du projet de loi, qui traite des acquisitions d'entreprises de transport canadiennes. Cette partie ne renferme aucune disposition qui soulève une grande opposition dans les milieux maritimes. Nous reconnaissons qu'elle vise à contrôler la concentration des entreprises dans le domaine des transports. En outre, l'acquisition par des investisseurs étrangers serait assujettie à un examen en vertu de la Loi sur Investissement Canada.

Mais, comme le savent peut-être les membres du Comité permanent, l'industrie des transports maritimes fait l'objet d'un traitement limité dans les pourparlers en cours sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis. À nos yeux, cela est essentiellement attribuable à la résistance que les transporteurs maritimes américains opposent à

[Texte]

eliminating cargo reservation to American carriers within American waters, as provided for in the Jones Act. Canada has similar, though far less restrictive cabotage laws in the form of coasting regulations. This cargo reservation legislation is the obvious focus of any free trade initiative, but as I have indicated, there would be great resistance to surrendering cabotage on the American side.

The U.S. legislation, in addition to reserving cargo, places significantly more restrictions on foreign ownership of and equity participation in U.S. marine operations than does Canada. We point this out, not so much in relation to this legislation, but as a point for consideration for any future deliberations on the subject of bilateral trade agreements.

In closing I would like to thank you, Mr. Chairman and members of your committee, for your interest in our concerns and our questions. At the same time, I would like to express our sincere appreciation to the many positive initiatives taken by the Minister of Transport, Mr. Crosbie, and his predecessor, Mr. Mazankowski, in promoting a safer, more efficient, and more market-driven Canadian transportation system. Thank you.

The Chairman: Mr. Hall, I want to thank you very much for giving an overview to your brief. I have Messrs. Ouellet, Angus and Reid on my list.

M. Ouellet: Je voudrais remercier M. Hall pour son exposé au nom de la *Dominion Marine Association*.

Je dois dire qu'en ce moment où nous arrivons à la phase finale de l'étude du projet de loi C-18, je suis un peu déçu que le Comité n'ait pas eu le temps de consacrer l'attention voulue au problème de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il me paraît évident que, dans cet effort de revoir en profondeur la Loi nationale sur les transports, il y a de grands pans de cette politique de transport qui ont été laissés pour compte. Il est certain que votre industrie, sur les Grands lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent, peut être moins affectée par le projet de loi C-18 que par ce que n'a pas fait le gouvernement au moyen d'initiatives autres que cette loi pour améliorer votre compétitivité dans vos opérations sur les Grands lacs et la Voie maritime.

Je constate que dans votre document, vous parlez un peu de la situation des Grands lacs et de la Voie maritime. Le seul endroit où, je crois, vous soulevez certaines inquiétudes, c'est lorsque vous dites que le projet de loi prévoit que chaque taux doit être compensatoire et que pour que ce principe soit vraiment mis en application, il faudrait que la nouvelle Agence nationale des transports puisse enquêter sur les plaintes qui seraient formulées au sujet de ces taux non compensatoires ou de ces taux excessifs. Or, dans le projet de loi, rien ne prévoit que l'agence aura un véritable pouvoir d'enquête et, surtout,

[Traduction]

toute possibilité de réduire ou d'éliminer les réservations pour les transporteurs américains dans les eaux américaines, selon les dispositions de la *Jones Act*. Le Canada a des lois semblables, quoique beaucoup moins restrictives, en matière de cabotage; il s'agit de sa réglementation sur le cabotage. Cette mesure qui concerne les réservations de fret est le point de mire de toute initiative de libre-échange, mais, comme je l'ai indiqué, les Américains résisteraient fermement à l'idée de céder le cabotage.

En plus de réserver le fret, la loi américaine impose beaucoup plus de restrictions que le Canada à la propriété étrangère et à la participation au capital des entreprises américaines de transport maritime. Il importe de le signaler, non pas tant dans le contexte de ce projet de loi, mais pour éclairer les délibérations futures sur les accords bilatéraux de commerce.

En terminant, j'aimerais vous remercier, monsieur le président, membres du Comité, de l'intérêt que vous portez à nos préoccupations et à nos questions. En même temps, j'aimerais exprimer notre appréciation sincère pour les nombreuses initiatives positives qu'ont prises le ministre des Transports, M. Crosbie, et son prédécesseur, M. Mazankowski, pour promouvoir un réseau canadien de transport qui soit plus sécuritaire, plus efficace et plus articulé sur les forces du marché. Merci.

Le président: Monsieur Hall, je tiens à vous remercier beaucoup de nous avoir donné un aperçu de votre mémoire. J'ai MM. Ouellet, Angus et Reid sur ma liste.

Mr. Ouellet: I would like to thank Mr. Hall for his presentation on behalf of the Dominion Marine Association.

I must say that as we are arriving to the final phase of our consideration of Bill C-18, I am a bit disappointed that the committee did not have time to give proper consideration to the St. Lawrence Seaway problem. It seems obvious to me that, in this effort to carry an in-depth review of the National Transportation Act, large components of this transportation policy have been overlooked. It is certain that your industry, both on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway, can be less affected by Bill C-18 than by what the government did not do through initiatives other than this legislation to improve your competitiveness in your Great Lakes and Seaway operations.

I note that your paper carries some reference to the Great Lakes and Seaway situation. The only place where, I believe, you raise certain concerns is where you say the legislation provides that each rate must be compensatory and that, for this principle to really be implemented, it would be necessary to give the National Transportation Agency authority to investigate complaints that could be filed regarding this non-compensatory or excessive rates. However, in the bill, there is no provision providing the agency with investigative authority, and especially, with the appropriate resource levels. Would you like to see a

[Text]

les niveaux de ressources appropriés. Souhaiteriez-vous qu'il y ait un amendement précis au projet de loi afin que l'agence ne soit pas boiteuse à cet égard?

[Translation]

specific amendment to the bill so that the agency is not deficient in this regard?

• 1735

Mr. Hall: Yes, Mr. Ouellet. As I indicated in the brief, and we are not sure whether or not the question has been addressed by the committee, but there is a clause in there that appears to prevent outside parties from asking for an investigation into whether or not a rate is truly compensatory, in confidential contracts that is. That is of concern.

As I say, if it were a case that there were no major subsidies, warranted or not, being paid to the railways at the moment, either directly through the Western Grain Transportation Act or the use of producer cars, such as the current system they have out west where most of the cars are owned by the Canadian Wheat Board or various provinces, I would not be concerned. But that is an awful pot of money out there that can be used in various ways, if it was so desired, to make it rather difficult for us. Our problem is that on the cost side this is the area where we are completely regulated and we have very, very little control over it, certainly in this day and age of self-sufficiency. As I indicated, our concern is that it would not take too much of imaginative accounting to suddenly give us a hard time.

M. Ouellet: Vous faites également allusion à la possibilité que des investissements étrangers puissent intervenir et accentuer la concentration dans votre industrie et, plus particulièrement, que des compagnies canadiennes passent aux mains de compagnies étrangères. Vous dites que le paragraphe 253(3) permet qu'une acquisition de ce genre soit examinée en vertu de la Loi sur Investissement Canada. Or, vous savez très bien que la Loi sur Investissement Canada n'a pas de dents. Ce n'est pas une loi qui permet de vérifier si les prises de contrôle sont dans l'intérêt canadien, si les prises de contrôle sont assorties de garanties formelles de création d'emplois et d'avantages notoires pour l'économie canadienne. Depuis que l'Agence de tamisage des investissements étrangers a été abolie, c'est plutôt une loi incitant l'investissement. Il me semble donc que cette loi va être impuissante à empêcher cet effort de concentration qui vous inquiète.

Ne pensez-vous pas qu'il serait plus à propos d'inscrire dans la loi un mode de révision qui tienne compte de l'intérêt canadien et de la situation qui doit prévaloir dans le domaine du transport au Canada et qu'il faudrait que ce processus relève de la nouvelle agence nationale des transports qui, elle, a des pouvoirs et qui, comme le faisait la CTC, pourrait intervenir, tenir des audiences et rendre jugement avant que la transaction ne soit consommée et qu'il ne soit trop tard?

Mr. Hall: Mr. Ouellet, I do not profess to be as close to the regulatory process as you are, sir. You have had many years of experience in this field. Under the Investment Canada Act, we are looking at foreign investment in the transportation business. As I understand the bill, the

M. Hall: Oui, monsieur Ouellet. Comme je l'ai indiqué dans le mémoire... et nous ne savons pas trop si le Comité a étudié cette question... il y a un article qui semble avoir pour effet d'empêcher des tiers de demander à l'organisme d'étudier si un taux est vraiment compensatoire, dans les contrats confidentiels, s'entend. C'est là notre préoccupation.

Comme je l'ai dit, je ne m'inquiéterais pas si les chemins de fer ne recevaient pas déjà de grandes subventions, justifiées ou non, soit directement en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ou par le biais de l'utilisation des wagons de producteurs, ce à quoi revient le système actuel dans l'Ouest, où la plupart des wagons appartiennent à la Commission canadienne du blé ou aux diverses provinces. Mais c'est beaucoup d'argent, que l'on pourrait utiliser de diverses façons, si on le voulait, pour nous compliquer l'existence. Les coûts sont justement le secteur où nous sommes complètement réglementés et nous n'y pouvons pas grand-chose, surtout en cette période d'autosuffisance. Comme je l'ai indiqué, un comptable n'aurait pas besoin de faire appel à une trop grande imagination pour nous donner soudain du fil à retordre.

Mr. Ouellet: You also refer to the possibility that foreign investment could bring about further concentration in your industry and, more particularly, that Canadian companies fall into the hands of foreign companies. You say that subclause 253(3) provides for such an acquisition to be reviewed under the Investment Canada Act. Now, you know very well that the Investment Canada Act has no teeth. It is not an act which permits verification as to whether takeovers are in Canada's interest, whether takeovers carry formal guarantees of job creation and obvious benefits for the Canadian economy. Ever since the Foreign Investment Review Agency has been abolished, it has become an act promoting investment. Therefore, it seems to me that this particular legislation can do nothing to prevent this concentration effort that you are worried about.

Do you not think that it would be more appropriate to write into the bill some provision for a review that would take into account Canada's interest and the situation which must prevail within transportation in Canada and that this process should come under the new national transportation agency, which has the authority and which, as CTC did, could step in, hold hearings and make a ruling before the transaction is confirmed and it is too late?

M. Hall: Monsieur Ouellet, je ne prétends pas connaître aussi bien que vous le processus de la réglementation. Vous avez de nombreuses années d'expérience dans ce domaine. Ce qui nous intéresse en l'occurrence dans le cadre de la Loi sur Investissement Canada, ce sont les

[Texte]

reference to acquisitions refers strictly to the acquisition of one Canadian company by another.

[Traduction]

investissements étrangers dans le domaine du transport. Mais si je comprends bien, ce projet de loi vise strictement l'acquisition d'une compagnie canadienne par une autre compagnie canadienne.

• 1740

My concern is that when we tie this in with proposed free trade talks, we are not playing on the same level field. In Canada we have fairly liberal rules about foreigners buying into a transportation company, although I think there is a 20% rule of concentration. If there was an opportunity for us to buy into an American fleet and have the same rights that Americans have buying into Canadian fleets, fine. But I do not think it is there, and that is our concern. I do not think they should be considered in isolation because free trade is here.

M. Ouellet: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet.

Mr. Angus: Mr. Ouellet made reference to our Seaway study. I can assure you that it has not been lost. Once we get C-18 and C-19 out of our way, we will be able to get things back on the road.

Your association has been doing some research relative to rail rates in western Canada as it relates to grain. Can you indicate when that report will be available?

Mr. Hall: I am embarrassed. I think I promised you some time ago that we would have that report by the end of 1986. There was a bit of a snag, from the consultant's point of view. We now have an executive summary. We have had one draft of the final full report, but it has gone back for a rewrite.

It was a study funded jointly by the Province of Ontario, the Department of Transport, and the Dominion Marine Association. I have to acknowledge that they are not prepared, at least at this point, to release anything publicly.

When you examine the Western Grain Transportation Act, and the way railway rates are treated, they are mileage-driven as opposed to cost-driven. And that upset us quite a bit because there is a perception out there that the Seaway route is quite expensive. I would say that the study will indicate that there is definitely a bias in favour of Vancouver. There is a true spread in the cost of moving grain, say, from central Saskatchewan to Vancouver; it is a few dollars a tonne higher than going from central Saskatchewan to Thunder Bay.

Another thing that has not been taken into account is the indirect subsidy of producer cars. The railways have few of these modern hopper cars; they are all owned by the provinces, and that is free to the railways. I do not

Si nous transposons cette question sur le plan des négociations de libre-échange, je crains fort que les règles du jeu ne soient pas les mêmes de part et d'autre. Au Canada, les règles régissant la participation d'étrangers aux compagnie de transport sont assez libérales, bien qu'il y ait, je crois, la règle des 20 p. 100 de concentration. S'il était possible pour nous d'acquérir de parts dans un parc de véhicules aux États-Unis et de jouir des mêmes droits qu'ont les Américains qui achètent des parts dans un parc de véhicules au Canada, ce serait parfait. Mais je ne crois pas que cela soit possible et c'est ce qui nous préoccupe. À mon avis, il ne faut pas en faire un cas à part en raison du libre-échange.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet.

M. Angus: M. Ouellet a mentionné notre étude sur la Voie maritime. Je peux vous assurer que rien n'a été perdu. Une fois que nous aurons terminé avec les projets de loi C-18 et C-19, nous serons en mesure de remettre les choses en marche.

Votre association a fait certaines recherches concernant les tarifs ferroviaires pour le transport du grain dans l'Ouest du Canada. Pouvez-vous nous indiquer quand ce rapport sera disponible?

M. Hall: Je suis confus. Je pense vous avoir promis, il y a quelque temps, que le rapport serait prêt avant la fin de 1986. Il y a eu un accroc, du point de vue de l'expert-conseil. Nous avons maintenant un résumé. Nous avons une ébauche du rapport final, mais elle est en cours de révision.

Il s'agissait d'une étude financée conjointement par la province de l'Ontario, le ministère des Transports et la *Dominion Marine Association*. Je dois reconnaître qu'ils ne sont pas disposés, du moins pour l'instant, à rendre public quoi que ce soit.

Si l'on examine la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, on constate que les tarifs ferroviaires sont fonction du kilométrage, plutôt que des coûts. Cette situation nous contrarie un peu parce qu'on a l'impression que la Voie maritime est fort coûteuse. À mon avis, l'étude fera ressortir que Vancouver est manifestement avantagé. Il existe un véritable écart dans le prix du transport du grain, disons, du centre de la Saskatchewan à Vancouver; cela coûte quelques dollars de plus la tonne par rapport au transport du centre de la Saskatchewan à Thunder Bay.

Un autre aspect dont on n'a pas tenu compte est la subvention indirecte que constituent les wagons fournis par les producteurs. Les compagnies ferroviaires possèdent peu de wagons-trémies modernes. Ils appartiennent tous

[Text]

think there is anything in the way of incentives such as Demers charges to make sure those cars turn around properly.

• 1745

Mr. Angus: They do in Thunder Bay.

Mr. Hall: They do in Thunder Bay. That is correct.

Second, I do not know if they have taken into account the cost of the tunnelling and the double-tracking and all the capital expenditures that have gone out west. That is all public money, as opposed to Thunder Bay, which is private money, and there has been nothing done about the Port of Thunder Bay.

Mr. Angus: Do you think that some time in the spring, though, the report will be out?

Mr. Hall: I am hoping so, yes. As I say, I just received this week the final, final executive summary and I am hoping to have the full report within two weeks.

Mr. Angus: Good. The second area of questioning, and it is one that has been pursued by this committee throughout our hearings on Bill C-18 in particular, is a concern about the possibility, for example, of western Canadian bulk products being railed into the United States, across the continental United States and railed back into Canada.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Angus: Now, as you gentlemen know, in the Western Grain Transportation Act there is a provision that requires grain moved under that act to go to either Vancouver or Thunder Bay before it can go elsewhere.

Mr. Hall: Right.

Mr. Angus: Is there a need for us to amend this bill, to have some kind of similar provision in order to protect both rail and marine on the Canadian side from seeing its cargoes bypassing Canadian railroads and the Canadian leg of the seaway through a mechanism that would... ? I mean for export only, meaning for export to the United States only, of coal, of potash, of sulphur that is ultimately only destined to the United States, not destined for another part of Canada.

Mr. Hall: Again, there are so many new items on this government's agenda, and one of them that we have been looking at with a lot of interest lately is the proposed business transfer tax.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Hall: If a business transfer tax comes in, forget everything you are talking about here. Everything will go via the U.S., because there will not be a business transfer tax there and it will be cheaper to move containers from Baltimore to Buffalo to Toronto, rather than from Halifax to Toronto. That is a possibility. And the same will happen to the western products.

[Translation]

aux provinces, et ne coûtent rien aux chemins de fer. Je ne vois aucune mesure incitative, comme l'affirme M. Demers, qui puisse assurer la qualité de ces wagons.

M. Angus: Mais c'est le cas à Thunder Bay.

M. Hall: A Thunder Bay, oui. C'est juste.

Deuxièmement, je ne sais pas si l'on a tenu compte du coût des tunnels et du dédoublement des voies ainsi que de toutes les dépenses en capital que l'on a consenties dans l'Ouest. Toutes ces dépenses sortent des fonds publics, contrairement à Thunder Bay, où l'on doit compter sur le secteur privé, et rien n'a été fait au port de Thunder Bay.

M. Angus: Y a-t-il une possibilité que le rapport soit prêt pour le printemps?

M. Hall: C'est ce que j'espère, oui. Je viens tout juste de recevoir le résumé, et j'espère recevoir le rapport définitif d'ici deux semaines.

M. Angus: Très bien. Au cours de nos audiences sur le projet de loi C-18, nous avons beaucoup discuté de la possibilité que nos produits en vrac en provenance de l'Ouest puissent être acheminés par chemin de fer, en passant par les Etats-Unis, pour remonter ensuite à destination, vers le Canada.

M. Hall: Oui.

M. Angus: Comme vous le savez, messieurs, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit que tout chargement de grain doit obligatoirement passer par Vancouver ou Thunder Bay avant de pouvoir être acheminé ailleurs.

M. Hall: C'est juste.

M. Angus: Devrions-nous inclure une obligation semblable dans le projet de loi afin d'éviter, pour nos transporteurs ferroviaires et maritimes, que tous les produits canadiens soient un jour transportés en territoire américain? Je parle ici des produits à destination des Etats-Unis seulement: du charbon, de la potasse et du soufre à destination des Etats-Unis seulement.

M. Hall: Il y a tellement de nouveaux éléments au programme du gouvernement actuel, et l'un d'eux, qui a particulièrement retenu beaucoup de notre attention dernièrement, est la taxe sur les transactions commerciales que l'on se propose d'adopter.

M. Angus: Oui.

M. Hall: Si le gouvernement applique cette taxe, la question ne se pose même plus; tous les produits passeront alors en terre américaine, parce qu'il n'y aura pas de taxe sur les transactions commerciales aux Etats-Unis. Ce sera moins cher de transporter des conteneurs de Baltimore à Toronto, en passant par Buffalo, que de Halifax à Toronto. C'est fort possible. Et cette possibilité vaut aussi pour les produits de l'Ouest.

[Texte]

Mr. Angus: So do you think we should have some kind of mechanism in this bill, if we can do it, to at the very least minimize that kind of under-the-border traffic, as one of the railroads called it today?

Mr. Hall: How would you go about it? I am not suggesting anybody should have a crutch. We seem to work out pretty darned well in our own system, and we could work out even better if we did not have to put up with all of the little blisters we have from different regulatory things, such as pilotage tolls and everything else. I would be a little worried that unless it was properly thought out it could lead to inefficiency.

Mr. Angus: Okay. But you do not have any objection in principle, as long as we can make it do—

Mr. Hall: Make it work, yes.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Reid.

Mr. Reid: On behalf of all of us, I also would like to welcome Mr. Hall and the Dominion Marine Association to Montreal and this committee.

I have quickly gone over your brief. Many of the things you have raised there might be the bare bones of a submission that you will some time soon, I trust, be making to the task force on the St. Lawrence Seaway inquiry. Our work plan does include the continuation of that study and your submissions will be of great assistance to it, and I hope you will meet us in St. Catharines when you do it.

The subjects, as those raised by Mr. Angus having to do with movement, you might consider these. We were told, for instance, that the automobile manufacturers are sending their finished product by way of rail, by way of the deregulated Staggers Act lines south of the Great Lakes to western Canada. If, however, Canadian railways were deregulated in the same manner, they would be glad to use Canadian rail, as did the ware resources producers in western Canada. That is one of the reasons why we thank you for your support of the legislation before us. You might be in a position to indicate to us here later, during the consideration of this legislation or the seaway, how the intermodal concept can be used to a greater degree to the advantage of of us all. I am looking forward to that presentation at a later date, Mr. Hall, and I thank you for being here at this time.

• 1750

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Layton.

Mr. Layton: I am happy to have the Dominion Marine Association here with us, because I noted in the brief on page 5 that particular reference was made to that the railways receiving over \$2 billion towards compensating them for grain movement with the proclamation of the

[Traduction]

M. Angus: Vous croyez donc que nous devrions prévoir un mécanisme quelconque dans le projet de loi, si c'est possible, pour à tout le moins atténuer cette possibilité?

M. Hall: Et que feriez-vous précisément? Je ne dis pas qu'il faudrait équiper tout un chacun d'une béquille. Nous nous débrouillons drôlement bien dans le système que nous avons à l'heure actuelle, et ce pourrait être encore mieux si nous n'avions pas constamment à composer avec toutes sortes de tracasseries réglementaires, comme les frais de pilotage et le reste. Mais si cette mesure n'était pas bien pensée, je craindrais un peu qu'elle provoque une certaine inefficacité.

M. Angus: Très bien. Mais en principe, vous n'avez aucune objection. Pourvu qu'elle... .

M. Hall: Pourvu qu'elle marche, oui.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Reid.

M. Reid: Au nom de tous les membres du Comité, je voudrais moi aussi souhaiter la bienvenue à Montréal et à cette séance du Comité, à M. Hall et à la *Dominion Marine Association*.

J'ai parcouru rapidement votre mémoire. Un grand nombre des éléments qu'il renferme pourraient constituer le squelette d'un autre mémoire que vous présenterez d'ici peu, je pense, au Groupe d'étude sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous prévoyons poursuivre cette étude, et vos idées sur la question devraient grandement nous aider. J'espère que nous aurons l'occasion de vous revoir à St. Catharines.

Parmi les éléments que vous examinerez, en plus de ceux qu'a soulevés M. Angus, vous pourriez peut-être considérer ceci: on nous a dit, par exemple, que les constructeurs d'automobiles envoient leur produit fini à l'Ouest du Canada par chemin de fer, en le faisant passer par les États-Unis. Toutefois si le transport ferroviaire est aussi déréglementé au Canada, les constructeurs d'automobiles seraient heureux d'utiliser les services de transport canadiens, comme l'ont fait certains producteurs dans l'Ouest du Canada. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous vous remercions de l'appui que vous manifestez à l'égard du projet de loi. Dans quelque temps au cours de l'examen de ce projet de loi ou de la Voie maritime, vous pourrez peut-être nous dire comment on pourrait mettre davantage à profit l'idée des transports intermodaux. J'ai bien hâte d'entendre ce que vous aurez alors à nous dire, monsieur Hall, et je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Reid. Monsieur Layton.

M. Layton: Je suis heureux que les représentants de la *Dominion Marine Association* soient ici aujourd'hui, parce que dans leur mémoire, il est question d'une indemnité de 2 milliards de dollars qui aurait été versée aux compagnies de chemin de fer en fonction du transport

[Text]

Western Grain Transportation Act. Did not the Government of Canada write off loans and accrued interest somewhere in the neighbourhood of \$600 million in capital and \$200 million in interest for the seaway just some years ago?

Mr. Hall: The government in its wisdom, I think that was in 1977, decided to recapitalize all crown companies, whether it was the seaway, CN, Air Canada, or some of the others. Everything was switched from debt to equity.

Mr. Layton: On which occasion the boat owners said hallelujah.

Mr. Hall: No.

Mr. Layton: Because you would not have to pay for all that—

Mr. Hall: We had never wanted to pay tolls since the very inception of the seaway. No Canadian water system—the Welland Canal has been there since 1930—had ever had a toll.

Mr. Layton: Ah.

Mr. Hall: It was only when the seaway was built and the American government decided to come in on it—they did not want to be shut out and insisted that there be a pay-back period for whatever investment they put in—that the Canadian government changed its mind and a toll was suddenly put in place.

We pay the full cost of operating that seaway. We have ever since it came in. We may not have been able to pay for the full cost of capital, etc., but we certainly have paid every penny of operating cost. Witness two years ago when the Treasury Board decided they were going to attack all crown agencies that might have so-called excess funds, and they wanted to take \$30 million away from the seaway. We managed to stop that one by having the seaway have a \$30-million loss.

The Vice-Chairman: Once again, gentlemen, thank you very much for your very good work.

Mr. Hall: Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Le Comité entendra maintenant les représentants de Luscar Limitée, M. Emile Dubois,

Mr. J. Britt, and I believe Mr. Marshall Rothstein. Gentlemen, thank you for appearing before the committee. Could you identify yourselves for the official record, please.

Mr. John Britt (Vice-President, International Marketing, Luscar Ltd.): Yes, Mr. Chairman. I would like to thank you and the standing committee members for giving us this opportunity to address you. My name is John Britt; I am vice-president of international marketing with Luscar Ltd. With me today is Mr. Emile Dubois, our manager of

[Translation]

du grain à la suite de la programmation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il y a quelques années, le gouvernement du Canada n'a-t-il pas radié des prêts de quelque 600 millions de dollars et 200 millions de dollars d'intérêt que devait l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Hall: Dans sa sagesse, en 1977, je pense, le gouvernement a décidé de restructurer le capital de toutes les sociétés d'État: de l'administration de la Voie maritime, du CN, d'Air Canada, et que quelques autres. Il a totalement renversé la vapeur.

M. Layton: Ce qui faisait drôlement l'affaire des propriétaires de navires.

M. Hall: Non.

M. Layton: Parce qu'ils n'auraient désormais plus à payer tous ces. . .

M. Hall: Il n'avait jamais été question de péage à la création de la Voie maritime. Avant la construction du canal Welland, en 1930, aucun péage n'avait jamais été imposé sur les voies de navigation du Canada.

M. Layton: Ah, bon!

M. Hall: Ce n'est qu'au moment de l'aménagement de la Voie maritime, quand le gouvernement américain a décidé de s'en mêler—en disant qu'il ne voulait pas se retrouver à l'écart et en insistant pour récupérer les sommes qu'il investirait—que le gouvernement canadien a changé son fusil d'épaule et qu'on a tout à coup imposé un péage.

C'est nous qui payons pour l'exploitation de cette Voie maritime. Et nous le faisons d'ailleurs depuis sa création. Les frais que nous payons ne permettent peut-être pas de récupérer le capital investi à l'origine, mais ils équivalent sûrement au coût d'exploitation. A preuve, il y a deux ans, quand le Conseil du Trésor a décidé d'aller chercher toutes les sommes excédentaires des sociétés d'État. L'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent risquait alors de se faire soutirer 30 millions de dollars. Nous avons pu l'éviter en créant une perte de 30 millions de dollars.

Le vice-président: Messieurs, je vous remercie encore une fois de votre excellent travail.

M. Hall: Merci, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Our next witnesses are the representatives from Luscar Limited, Mr. Emile Dubois. . .

M. J. Britt, et M. Marshall Rothstein, je pense. Messieurs, soyez les bienvenus. Auriez-vous l'obligeance de vous identifier pour que ce soit consigné au procès-verbal.

M. John Britt (vice-président, commercialisation internationale, Luscar Ltd.): Oui, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord vous remercier, ainsi que les membres du Comité permanent, de l'occasion que vous nous faites aujourd'hui. Je suis John Britt, vice-président du service de commercialisation internationale de Luscar

[Texte]

transportation, and Mr. Marshall Rothstein, our outside counsel and adviser on these matters.

You have already received our brief, along with an executive summary. Our comments today will follow the executive summary, although not verbatim. I shall briefly describe Luscar Ltd. and address our concerns from a business perspective. Mr. Dubois will then make some specific comments concerning the provisions of Bill C-18. We would be pleased to answer any questions you may have on our submission after this.

• 1755

Luscar is one of the oldest, largest, and most diversified coal companies in Canada. The Luscar companies have been mining coal in western Canada for the past 75 years. Today Luscar operates five coal mines, three in Alberta and two in Saskatchewan, as well as having an interest in a terminal facility in the port of Vancouver. We currently employ about 900 persons. Our mines produced a total of 7.2 million tonnes in 1986, making us the second largest coal producer in Canada.

By virtue of the characteristics and value of coal and the length of haul from our mines to tidewater, we are by nature a captive shipper. We are one of Canada's largest shippers. Our rail movements of coal are greater than those of potash destined for the export market. In 1986 we shipped some 4.5 million tonnes of coal.

Our concern is with the need to remain competitive in both the domestic and the export markets. The domestic market is characterized by strong competition from deregulated natural gas and imported coal from the United States. In the export market, competitors such as South Africa and Australia enjoy the benefits of high-quality resources located close to tidewater, as well as having more favourable exchange rates. Given the need to be competitive, much work has been done to maximize the productivity and efficiency at our mines; however, rail rates can still represent from 30% to 60% of the delivered price of the coal, depending upon the movement involved. Obviously, therefore, rail rates are a critical factor in our ability to compete.

Under current legislation, negotiations have been one-way in favour of railways because there has been inadequate recourse for captive shippers such as ourselves. The rate level the railways deem appropriate is basically what the shipper must pay in these cases.

Bill C-18 creates more effective avenues of recourse for captive shippers. We believe this will lead to a more even

[Traduction]

Ltd. Mes collègues sont M. Emile Dubois, directeur des transports; et M. Marshall Rothstein, notre avocat-conseil en matière de transports.

Vous avez déjà reçu notre mémoire, accompagné d'un résumé. Les observations que nous formulerons aujourd'hui s'inspireront principalement du résumé que vous avez en main. Je vais tout d'abord vous décrire brièvement notre compagnie, et j'aborderai ensuite les préoccupations que nous avons sur le plan commercial. M. Dubois vous fera ensuite quelques observations spécifiques au sujet des dispositions du projet de loi C-18. Nous serons ensuite heureux de répondre à toutes les questions que vous voudrez bien nous poser.

Luscar est l'une des sociétés d'extraction de houille les plus anciennes, les plus importantes et les plus diversifiées du Canada. Les compagnies Luscar extraient de la houille dans l'Ouest du Canada depuis 75 ans. Aujourd'hui, nous exploitons 5 houillères, 3 en Alberta, et 2 en Saskatchewan. Nous avons aussi certains intérêts dans un terminal du port de Vancouver. Nous avons actuellement 900 personnes à notre emploi. En 1986, nous avons extrait 7,2 millions de tonnes de houille, ce qui classe notre société au 2^e rang des plus importants producteurs de houille au Canada.

Les caractéristiques et la valeur de la houille, ainsi que la distance qui sépare nos mines du port de mer, font de nous un expéditeur captif. Nous sommes l'un des plus gros expéditeurs du Canada. La quantité de houille que nous expédions par rail est plus importante que celle de la potasse destinée à l'exportation. En 1986, nous avons expédié quelque 4,5 millions de tonnes de houille.

Il est essentiel que nous puissions demeurer concurrentiels, tant sur le marché canadien que sur le plan de l'exportation. Sur le marché canadien, la concurrence du gaz naturel et de la houille en provenance des Etats-Unis est forte. Sur le plan de l'exportation, des concurrents, comme l'Afrique du Sud et l'Australie, profitent de ressources de grande qualité situées à proximité de ports de mer, sans compter les taux de change qui leur sont plus favorables. Compte tenu de l'obligation d'être concurrentiels, nous avons beaucoup fait pour accroître la productivité et l'efficacité de nos houillères. Mais selon la distance à parcourir, les tarifs du transport ferroviaire peuvent encore compter pour 30 à 60 p.100 du prix de livraison de notre houille. Il est donc évident que notre capacité à livrer concurrence repose en grande partie sur ces tarifs.

Jusqu'à présent, la loi a toujours favorisé uniquement les sociétés de transport ferroviaire dans le cadre des négociations, parce que les recours prévus pour les expéditeurs captifs, comme nous, étaient inadéquats. Le tarif que la société de transport juge approprié est donc le prix que doit payer l'expéditeur.

Le projet de loi C-18 offre de meilleures possibilités en la matière aux expéditeurs captifs. Nous croyons que les

[Text]

balance in negotiations between railways and captive shippers.

Luscar believes the enactment of Bill C-18 is essential to the future competitiveness of coal in both the domestic and the export markets. It is within this context that Mr. Dubois will now make his comments concerning the specific provisions of Bill C-18.

Mr. Emile Dubois (Manager, Transportation, Luscar Ltd.): As Mr. Britt stated, Luscar Ltd. believes the enactment of Bill C-18 is essential. We endorse confidential contracts, competitive line rates, expanded interswitching limits, and terminal running rates. However, at this time the most important reforms for Luscar are the introduction of final offer arbitration and revisions to public interest appeals. We are particularly supportive of the reforms that will lead to more expedited proceedings and to refunds in the event that a shipper is successful in the arbitration or appeal.

We have read the submissions of CP and CN, which urge you to place limitations on these avenues of recourse for shippers. We are very concerned that such limitations would impose technical obstacles which could render ineffective these new recourses. We strongly urge you not to limit access to these recourses.

Luscar supports the position that railways should be able to control their costs, subject to reasonable safety requirements. We also believe that where services are required as imposed public duties, the railways should be fully compensated.

We have limited our requested amendments to the matters of arbitration, public interest appeals, and the compensatory rate requirement. Our specific recommendations are contained in our submission, and I shall summarize them here.

Clause 48 should be amended to ensure that large shippers are not precluded from access to final offer arbitration. No additional limitations to shipper access to final offer arbitration should be included in the legislation.

Clause 50 should contain provision for exchange of information prior to commencement of final-offer arbitration.

• 1800

Clause 51 should permit an arbitrator to consider railway as well shipper efficiencies, and should be changed so that no single shipper would be responsible for overall railway viability. Clause 62 should be amended to provide for reasonable disclosure of confidential information in an arbitration or public interest appeal, subject to safeguards to protect affected railways and shippers. Subclause 113.(5) should be amended so there should be no

[Translation]

dispositions qu'il renferme équilibreront davantage les forces dans le cadre des négociations entre les sociétés de transport ferroviaire et les expéditeurs captifs.

Nous croyons que l'adoption du projet de loi C-18 est essentiel à la capacité concurrentielle future de la houille, tant sur le marché canadien que sur le marché de l'exportation. C'est dans ce contexte que M. Dubois vous fera part de ses observations relatives à certaines dispositions précises du projet de loi C-18.

M. Emile Dubois (directeur des transports, Luscar Ltée): Comme l'a dit M. Britt, nous croyons que l'adoption du projet de loi C-18 est essentiel. Nous sommes en faveur de la formule des contrats confidentiels, des prix de ligne concurrentiels, de l'élargissement des zones de changement de voie et des droits de circulation. Toutefois, les réformes que nous considérons comme les plus importantes sont l'introduction de l'arbitrage de la dernière offre et les examens à la suite d'appels dans l'intérêt public. Nous appuyons tout particulièrement les réformes qui permettront d'accélérer les procédures, et à un expéditeur de recevoir un remboursement lorsque son appel est accueilli ou que l'arbitre penche en sa faveur.

Nous avons lu les mémoires du CP et du CN, qui vous incitent à poser des limites à ces recours destinés aux expéditeurs. Nous craignons fortement que de telles limites imposeraient des obstacles techniques qui rendraient inefficaces ces nouveaux recours. Nous vous incitons fortement à ne pas limiter l'accès à ces recours.

Nous sommes d'avis que les sociétés de transport ferroviaire devraient pouvoir contrôler leurs coûts, moyennant certaines exigences raisonnables en matière de sécurité. Nous croyons aussi que les sociétés qui doivent offrir des services dans l'intérêt public devraient être totalement indemnisées.

Dans les amendements que nous voulons voir apportés au projet de loi, nous nous en sommes tenus aux questions de l'arbitrage, des appels dans l'intérêt public et des prix compensatoires. Notre mémoire renferme nos recommandations précises. Je vous les résume.

Il faudrait modifier l'article 48 de manière que les expéditeurs importants puissent aussi se prévaloir de l'arbitrage. Il ne faudrait prévoir aucune autre limite en fonction de l'arbitrage de la dernière offre.

À l'article 50, il faudrait prévoir un mécanisme d'échange de renseignements avant le début de l'arbitrage.

A l'article 51, il faudrait permettre à l'arbitre de tenir compte de l'efficacité de la société de transport ferroviaire ainsi que de celle de l'expéditeur. Il faudrait aussi modifier l'article de manière que la viabilité d'une société de transport ferroviaire ne dépende pas d'un seul expéditeur. A l'article 62, il faudrait prévoir la divulgation de certains renseignements confidentiels, dans les limites du raisonnable, dans le cas d'un arbitrage ou d'un appel

[Texte]

exceptions to the requirement that freight rates be compensatory.

Luscar Ltd. supports the new legislation, and we hope it can be enacted by Parliament in the near future. We have appreciated the opportunity to present our views to you. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen, for giving an overview of your brief, which we have before the committee. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want to thank Luscar Ltd. for their appearance and for facilitating our work by submitting the wording for the amendments you would like to see, particularly to clauses 48 and 50 of the legislation. I have read your brief as you have been speaking, and I think the amendments you suggest are precisions that would be very helpful in the legislation to guide the agency, and I hope they will be agreeable to the Minister and to the government. Certainly, I can assure you, when we look at the legislation clause by clause and arrive at these clauses, we will be thinking of your presentation and will try to have it incorporated in Bill C-18. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, I want to thank you for appearing before us today. And let me say, keep that coal moving through Thunder Bay, and increase it as much as you can.

I have just one question. We have had a fair bit of discussion over the last three weeks about captive shippers and whether any in fact do exist; and if they do, to what extent. CN, in their brief today, suggested the bill be reworded in such a way there is a trigger mechanism, so that if a shipper felt they were captive to one of the railroads, they could then apply to the agency to ask for that consideration, as opposed to a blanket provision within the bill that allows for certain rights for captive shippers. What is your reaction that kind of proposal?

Mr. Marshall Rothstein (Counsel, Luscar Ltd.): Mr. Angus, one of the concerns Luscar has is that by establishing a series of hurdles or obstacles to access to the various relief provisions contained in the bill, those relief provisions will essentially be made ineffective. The one you mentioned, which CN has referred to, is one of them. There are a number of others that we have read in the briefs of both CP and CN.

The position of Luscar would be that you should not create a series of legal technicalities or legal steps or hurdles or conditions precedent for shippers to have to

[Traduction]

dans l'intérêt public et prévoir aussi certaines limites afin de protéger les sociétés et les expéditeurs intéressés. Il faudrait modifier le paragraphe 113(5) pour éliminer toute possibilité d'exception à ce que des prix soient compensatoires.

Nous sommes en faveur de la nouvelle loi, et nous espérons que le Parlement ne tardera pas à l'adopter. Nous vous remercions de nous avoir permis de vous faire part de notre opinion. Merci.

Le vice-président: Messieurs, je vous remercie de nous avoir si bien résumé votre mémoire. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je remercie les représentants de Luscar Ltée d'être venus nous rencontrer aujourd'hui et de nous faciliter ainsi le travail en nous présentant la formulation des amendements qu'ils voudraient voir apporter aux articles 48 et 50 de la loi. J'ai suivi ce que vous disiez dans votre mémoire, et je pense que les amendements que vous suggérez sont des précisions qu'il serait fort utile d'ajouter à la loi pour aider l'Office, et j'espère qu'ils seront bien accueillis par le ministre et le gouvernement. Quand nous entreprendrons l'examen article par article du projet de loi, et que nous arriverons à ces articles, je peux vous assurer que nous penserons à votre exposé et que nous essaierons de faire apporter les amendements que vous suggérez au projet de loi C-18. Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de votre présence. Continuez d'expédier votre houille vers Thunder Bay, et augmentez-en la quantité autant que vous pourrez.

Je n'ai qu'une seule question. Au cours des trois dernières semaines, nous avons beaucoup discuté des expéditeurs captifs et de leur existence réelle; et s'il y en a, dans quelle mesure ils sont vraiment captifs. Dans le mémoire que nous présentent aujourd'hui les représentants du CN, on suggère de reformuler le projet de loi, de manière qu'un expéditeur qui a l'impression d'être captif de l'un des transporteurs ferroviaires puisse demander à l'Office de se pencher sur son cas particulier, et d'éliminer ainsi les droits qui sont prévus pour les expéditeurs captifs dans le projet de loi. Que pensez-vous de cette proposition?

M. Marshall Rothstein (conseiller juridique, Luscar Ltée): Monsieur Angus, l'une des principales préoccupations de Luscar est que si l'on dresse toutes sortes d'obstacles à la possibilité de se prévaloir des divers recours prévus dans le projet de loi, ces dispositions particulières deviendront essentiellement sans effet. Celle que vous mentionnez, et à laquelle les représentants du CN font allusion, n'en est qu'une parmi tant d'autres. Il y a encore bien d'autres dispositions qui sont visées dans les mémoires du CP et du CN.

Luscar souhaiterait que vous ne créiez pas toutes sortes de technicalités juridiques, d'étapes juridiques ou obstacles ou conditions juridiques, que devraient franchir les

[Text]

cross before they can have this kind of opportunity for relief. Just because you have access to final offer arbitration, or just because you have access to a public interest relief provision, does not mean you are automatically going to win. All you have is access to a third party arbitrating or adjudicating on a freight rate complaint.

We do not see the necessity to set up those hurdles. We think the arbitration panel, or the new agency, will be able to take into account the issue of whether a shipper is captive and of assessing whether relief should be granted or not. It is one of the considerations that should be taken into account. But they should not be set up as conditions precedent to stop shippers from getting there. All that will do is create litigation and further kinds of proceedings that will not be in the interest of having these matters dealt with efficiently and quickly. So we would oppose those kinds of strictures.

• 1805

Mr. Angus: As I understand it, in terms of what was suggested, is that it would be a pre-request, as opposed to something that happens at the time of an attempt to get a captive shipper. . . opportunity or something like that. But even if there was a realistic timeframe, in fact a very short timeframe, you would still not be comfortable with that kind of proposal, then.

Mr. Rothstein: No, because the question of whether a shipper is captive or not should be a consideration taken into account by the agency or by the arbitrator in his consideration of the complaint. It is not necessary to have it set up as a condition precedent.

As I say, what we are concerned about is that it will create all kinds of legal battles that people will become involved in before they ever get to the merits of a complaint. That is one of the problems shippers saw with the old section 23; there were all kinds of legal technicalities to deal with before you ever got close to arguing about the freight rate level. That is why we are very opposed to setting up those kinds of conditions precedent under any circumstances.

Mr. Angus: Is there not a similar danger, though, of establishing those kinds of precedents in terms of the existing wording of the bill? If that person is determining both the rate and whether or not they are captive, whatever decision is made there may be used by somebody else down the line—particularly if that person puts criteria in a decision, saying this shipper is captive for x, y, and z. I think we are still in the same boat, are we not?

Mr. Rothstein: Well, decisions will have to be made based upon the facts of each individual case. If the fact that a shipper is or is not captive is taken into account in that case, it will be relevant for that decision. I am not sure that will stand as a precedent which will bar the shipper from ever coming back, or will grant him an automatic right into the future, forever and ever, or

[Translation]

expéditeurs pour pouvoir bénéficier de ces recours. Pouvoir demander l'arbitrage ou invoquer l'intérêt public ne signifie pas que l'on va automatiquement gagner sa cause. Cela ne permet que de faire intervenir une tierce partie pour trancher un différend au sujet d'un tarif de transport.

Nous ne voyons pas la nécessité de dresser de tels obstacles. Nous pensons que l'arbitre ou que le nouvel Office saura déterminer si l'expéditeur est captif et établir s'il y aurait lieu d'acquiescer à sa demande. C'est l'un des aspects dont il faudrait tenir compte. Mais il ne faudrait pas imposer de conditions qui empêcheraient les expéditeurs de se prévaloir de ces dispositions. Cela ne ferait qu'entraîner des litiges et d'autres procédures qui nuiraient à la résolution de ces difficultés avec efficacité et rapidité. Nous nous opposons donc à ce genre de structure.

M. Angus: Si je comprends bien ce que l'on a suggéré, il y aurait des conditions préétablies, mais vous préféreriez qu'un expéditeur captif ait la possibilité de se prévaloir. . . mais même si le délai d'exécution était réaliste, s'il était en fait très court, cette proposition ne vous plairait toujours pas.

M. Rothstein: Non, car c'est à l'office ou à l'arbitre qu'il appartiendrait de statuer sur la situation de l'expéditeur, à savoir s'il est captif ou non, dans le cadre de son examen relatif à la plainte. Il n'est pas nécessaire d'en faire une condition préalable.

Nous craignons que de telles mesures n'engendrent toutes sortes de batailles juridiques avant que l'on puisse entreprendre d'examiner les tenants et les aboutissants d'une plainte. C'est l'une des difficultés que voyaient les expéditeurs à l'ancien article 23; il fallait régler toutes sortes de technicalités juridiques avant de pouvoir commencer à faire valoir son point. C'est pourquoi nous nous opposons fortement à ce que l'on établisse de telles conditions.

M. Angus: Mais ce faisant, ne risquerait-on pas de créer des précédents dans la formulation actuelle du projet de loi? Si cette personne décide du prix et prend une décision à propos de la situation de l'expéditeur, cette décision ne risque-t-elle pas d'être utilisée par quelqu'un d'autre—en particulier si cette personne définit des critères précis au sujet de la situation de l'expéditeur dans sa décision? Ne sommes-nous pas toujours dans la même galère?

M. Rothstein: L'arbitre ou l'office rendra sa décision à partir des faits pertinents à chaque cas. La décision ne vaudra que pour ce cas précis. Je ne crois pas qu'elle engendrera un précédent qui empêchera l'expéditeur de formuler de nouveau une plainte ou qui lui conférera un droit acquis et immuable, ou un précédent que pourront invoquer d'autres expéditeurs. Je ne crois pas que cela

[Texte]

whether it will be able to be used automatically by any other shipper. I guess I would say I do not see that generally as being set up as a precedent which would bind tribunals or arbitrators or parties far into the future.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: One of the points we seemed to disagree with CP on were some of our statistics relating to coal and theirs. I have an indication of the statistics I have relating to your company on your traditional mines. When their index was struck in 1975, basically both at 100... the freight rates have gone to 279 in 1985, and your coal prices FOB have gone to 97% of the index. Is that statistic...? Obviously, you are familiar with your own. Is that fairly accurate?

Mr. Britt: What I would like to do, if I may, is talk in terms of dollars rather than indices.

Mr. Cochrane: Okay. I have it in dollars too.

Mr. Britt: All right. The figures we have right now are that our prices for export coal going to the steel mills of Japan are at about the same levels they were back in 1978. Since that time, the rail rate has increased by some 72%, and our price is back where it was in 1978. So I think that says it all.

Mr. Layton: But there is no relationship between them.

Mr. Britt: In what sense? Well, the price has gone down and the rail rates stayed the same. I am sorry, the rail rate has gone up and the price has gone down.

Mr. Layton: Your price is determined on the marketplace.

Mr. Britt: That is correct.

Mr. Layton: Their price is determined on the cost to provide it. They are not exactly related, are they?

Mr. Britt: When you say—

Mr. Layton: I mean, they cannot reduce or hold their price, in spite of a 70% increase in cost of living.

Mr. Britt: When you say the cost to provide it, is that all they are recovering?

Mr. Layton: I would think so.

Mr. Britt: Nothing else?

Mr. Layton: I do not know. That would be for you to say. You bargain with them every time.

Mr. Britt: We figure there is a little extra in there that could come our way.

Mr. Layton: Okay.

Mr. Cochrane: So if you are selling for \$42 a tonne, the transportation costs are about \$21.

Mr. Britt: Right now our price, given the exchange rate of 76.5¢, is about \$57.50 per metric tonne, and this is well

[Traduction]

créerait un précédent qui lierait les tribunaux, les arbitres ou les parties en cause à long terme.

Le vice-président: Merci, Monsieur Angus. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: L'un des aspects sur lesquels nous avons semblé en désaccord avec le CP, ce sont certaines de nos statistiques relatives à la houille et les leurs. J'ai ici un certain nombre de statistiques au sujet de vos houillères. Quand les indices ont été établis, en 1975, à 100, au début... les prix du transport ont grimpé à 279 en 1985, et les prix FAB de votre houille se sont établis à 97 p. 100 de l'indice. Cette statistique est-elle juste? Vous connaissez évidemment bien les vôtres. Ce chiffre est-il assez précis?

M. Britt: Si vous me permettez, je préférerais parler de ces aspects en termes d'argent plutôt que d'indices.

M. Cochrane: Si vous préférez. Je les ai aussi en argent.

M. Britt: Très bien. À l'heure actuelle, nos chiffres indiquent que le prix de la houille que nous exportons vers les aciéries du Japon sont à peu près les mêmes qu'en 1978. Depuis ce temps, le prix du transport par rail a augmenté de quelque 72 p. 100, et le prix que nous obtenons pour notre houille est le même qu'en 1978. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes.

M. Layton: Mais il n'y a aucun lien entre eux.

M. Britt: Que voulez-vous dire? Le prix du transport a grimpé et celui de notre houille a baissé.

M. Layton: C'est le marché qui fixe votre prix.

M. Britt: C'est juste.

M. Layton: Et le prix du transport est établi à partir du coût pour offrir le service. Ils ne sont donc pas tout à fait reliés, n'est-ce pas?

M. Britt: Quand vous dites...

M. Layton: Les transporteurs ne peuvent réduire ou maintenir leurs prix malgré une augmentation de 70 p. 100 du coût de la vie.

M. Britt: Quand vous dites le coût pour offrir le service, est-ce tout ce que les transporteurs récupèrent?

M. Layton: Oui, je crois.

M. Britt: Et c'est tout?

M. Layton: Je ne sais pas. C'est à vous de me le dire. C'est vous qui négociez avec eux chaque fois.

M. Britt: Nous pensons qu'une petite partie de leurs bénéfices pourrait nous revenir.

M. Layton: Très bien.

M. Cochrane: Ainsi, si vous vendez votre houille 42\$ la tonne, les coûts du transport sont de l'ordre de 21\$.

M. Britt: A l'heure actuelle, compte tenu du taux de change qui s'établit à 76,5, notre prix est d'environ 57,50\$

[Text]

known across the industry. That is a reference price. The rail rate there would be about \$21.

[Translation]

la tonne métrique, et c'est un fait reconnu dans toute l'industrie. C'est un prix de référence. Le prix du transport est d'environ 21\$ la tonne.

• 1810

Mr. Cochrane: They said, for example, they certainly could agree with a modified version of the final-offer arbitration and the clause 59 appeals. You mention that you are in favour of a number of them: the confidential contracts, the competitive line rates, interswitching and terminal running rights. However, the main ones that are most important to you at this time are the final-offer arbitration and the public interest appeals. Are you not close enough in any of your operations to take advantage of the CLRs?

Mr. Britt: I would like Mr. Dubois to answer that.

Mr. Dubois: No. We are located in northern Alberta, and if you know the geography, it does not lend itself to CLRs, for example, operating through Kamloops.

Mr. Cochrane: How many miles?

Mr. Dubois: It is about 300 miles to Kamloops.

Mr. Cochrane: So you could get onto another line at Kamloops, because the CLR is 50% of the distance for 500 miles. Would you not fit in that category?

Mr. Dubois: We do fit now, with the 500 provision.

Mr. Cochrane: Do you see any advantage for you? You list the two that were most important to you, which was the arbitration and clause 59, public interest appeals. Do you see any benefit for you in the competitive line rates, then?

Mr. Dubois: Not in the short term. The NTA, should it come about in new legislation, could be with us for as long as the last one, 20 years, in which case a lot of things could happen in the transportation scene. We may be happy to have those things, but today we do not see them as too practical.

Mr. Layton: I have a supplementary question. I heard 20 years. Is a typical contract as long as that?

Mr. Dubois: No, I am referring to the NTA of 1967.

Mr. Layton: Oh, the last time we had an act. But your normal contract, with either of the rail services, would be a five-year contract adjustable with cost of living or something.

M. Cochrane: Les représentants du CN nous ont dit qu'ils seraient en faveur, par exemple, d'une version modifiée de l'arbitrage de la dernière offre et des appels prévus à l'article 59. Vous vous dites en faveur de nombreuses dispositions: de la formule des contrats confidentiels, des prix de ligne concurrentiels, de l'élargissement des changements de voie et des droits de circulation. Toutefois, les mesures qui vous importent le plus, à l'heure actuelle, sont l'arbitrage de la dernière offre et les appels dans l'intérêt public. N'êtes-vous pas suffisamment prêts pour pouvoir profiter des prix de ligne concurrentiels?

M. Britt: Je voudrais laisser le soin à M. Dubois de répondre à cette question.

M. Dubois: Non. Nous sommes dans le Nord de l'Alberta, et si vous connaissez un peu l'endroit, vous savez que nous ne pouvons pas profiter des prix de ligne concurrentiels en faisant passer nos produits par Kamloops, par exemple.

M. Cochrane: Quelle distance vous sépare de Kamloops?

M. Dubois: Environ 300 milles.

M. Cochrane: Votre houille pourrait donc passer sur une autre voie à Kamloops, parce que les prix de ligne concurrentiels sont de 50 p. 100 du tarif sur 500 milles. Ne pouvez-vous pas vous prévaloir de cette disposition?

M. Dubois: À l'heure actuelle, si.

M. Cochrane: Y voyez-vous quelque avantage? Dans votre mémoire, vous dites que les deux principaux avantages pour votre société sont l'arbitrage et l'article 59, les appels dans l'intérêt public. Voyez-vous alors quelque avantage pour votre société dans la formule des prix de ligne concurrentiels?

M. Dubois: Pas à court terme, non. Si la nouvelle Loi nationale sur les transports était adoptée, il se pourrait qu'il s'écoule encore 20 ans avant que nous en ayons une autre, comme ce fut le cas de l'ancienne loi. Et dans 20 ans, il peut arriver bien des choses dans le domaine des transports. Nous serons peut-être alors bien heureux de les avoir, mais aujourd'hui, ce n'est pas tellement le cas.

M. Layton: Vous avez dit 20 ans. Un contrat est-il aussi long que cela?

M. Dubois: Non, je parlais de la Loi nationale sur les transports de 1967.

M. Layton: Oh! De la dernière fois que nous avons adopté une loi sur les transports. Mais la durée normale d'un contrat de services de transport est de cinq ans, n'est-ce pas? Et il est prévu que le prix sera rajusté selon le coût de la vie.

[Texte]

Mr. Dubois: Not at the moment. We are just going from year to year.

Mr. Layton: Year to year. And do you work with both railroads, having the five mines that you have?

Mr. Dubois: One railway is our prime—

Mr. Layton: In northern Alberta, is it CN or CP?

Mr. Dubois: Canadian National.

Mr. Layton: CN. I guess it would be useful to the committee, if you are in a position to share it—how do you approach a contract to arrive at their adjusted price? In other words, they lay the cards on the table and you lay your cards on the table. How does it work, at present, to suggest why they are getting that bigger share, gentlemen?

Mr. Britt: Mr. Layton, I think the basic question is what recourse do we have. Basically, the prices in the marketplace are not set by us. We have to meet competition primarily from the Australians in the export steam coal business.

Mr. Layton: Yes, I know.

Mr. Britt: They enjoy certain benefits: resource quality, exchange rates, and so forth. We have to then take this price and come back to the railways, or the railway in this case, which is CN. As I mentioned earlier, we feel it is basically a one-way street in this particular case. What the railway deems is fair and appropriate is what we end up with. Basically, we have no recourse, and this is one of the things that we would like to see.

Mr. Layton: Do you feel that these new provisions will give you the muscle to make a deal, whether you have to go to arbitration or not?

Mr. Britt: We think it will vastly improve our position.

Mr. Layton: Super.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Layton. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to say welcome to my fellow Albertans. It is a shame you had to come all the way to Montreal to make a representation. I expected to see you in Edmonton.

I have one or two questions I would like to ask. In sharing this operation, is that going to be for export or for shipping, or is it just simply to supply Alberta power?

Mr. Britt: No, that will be captive. There will be no rail shipments there, sir.

Mr. Taylor: So it is really just sort of to look after Alberta's power needs.

Mr. Britt: Yes. That is correct.

[Traduction]

M. Dubois: Non, pas en ce moment. À l'heure actuelle, nos contrats de transport sont renouvelés chaque année.

M. Layton: Chaque année. Et compte tenu des cinq houillères que vous exploitez, je suppose que vous avez recours aux services du CN et du CP?

M. Dubois: Nous utilisons surtout les services. . .

M. Layton: Dans le Nord de l'Alberta, est-ce que c'est le CN ou le CP?

M. Dubois: C'est le Canadien National.

M. Layton: Le CN, bon. Je crois qu'il serait utile pour notre Comité si vous nous disiez comment vous envisagez un contrat pour tenir compte du prix rajusté du transport. Autrement dit, la compagnie de transport énonce ses conditions et vous lui faites part des vôtres. Messieurs, qu'est-ce qui vous fait dire que les transporteurs profitent davantage de la situation?

M. Britt: Monsieur Layton, ce qui importe avant tout, c'est le recours que nous avons. Ce n'est pas nous qui fixons les prix. Nous devons faire face à la concurrence que nous livrent les Australiens sur le plan de l'exportation.

M. Layton: Oui, je sais.

M. Britt: Les Australiens profitent de certains avantages: la qualité de leurs ressources, les taux de change, et le reste. Partant de ce prix, nous devons nous retourner vers les sociétés de transport ferroviaire, en l'occurrence, le CN. Comme je l'ai dit plus tôt, nous croyons que ces négociations sont en quelque sorte à sens unique. Le prix que le CN juge approprié, c'est celui que nous devons payer. En réalité, nous n'avons aucun recours, et nous voudrions bien que cela change.

M. Layton: Croyez-vous que ces nouvelles dispositions vont vous permettre d'obtenir de meilleures conditions, que vous ayez à aller en arbitrage ou non?

M. Britt: Nous croyons qu'elles vont considérablement améliorer notre position.

M. Layton: Bravo!

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Layton. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je voudrais souhaiter la bienvenue à mes compatriotes de l'Alberta. C'est vraiment dommage que vous ayez dû venir à Montréal pour nous rencontrer. Je pensais vous voir à Edmonton.

J'aurais une ou deux questions à vous poser. Dans le partage de cette exploitation, est-il prévu que la houille soit exportée, ou est-ce seulement pour approvisionner l'Alberta?

M. Britt: Non, cette exploitation sera captive. Il n'y aura aucune expédition de houille par le rail, monsieur.

M. Taylor: Ce sera donc seulement pour répondre aux besoins de l'Alberta.

M. Britt: Oui, c'est juste.

[Text]

Mr. Taylor: And then, from your Saskatchewan mines, where you are shipping lignite to Ontario Hydro, have you had any increase in in volume during the last two years, or is it just as hard to get it into Ontario as it ever was?

Mr. Britt: Basically, we are shipping under long-term contract, and the tonnages are governed by the provisions in the contract. A few years back, I believe it was in 1984, there were problems with the Pickering units, and our volumes did increase, both of lignite and bituminous steam coal. But after that time they reverted back to the contractual levels.

Mr. Taylor: And all of your bituminous—you are not shipping any anthracite at all?

Mr. Britt: No, sir.

• 1815

Mr. Taylor: All of your bituminous is going through Prince Rupert?

Mr. Britt: No. Actually, our bituminous on the west coast goes through our own port facility, Neptune Terminal. Some of it also comes to Thunder Bay as well, going the other way.

Mr. Taylor: Are you expecting to get some good benefits from the confidential contracts?

Mr. Britt: We are hopeful, sir.

Mr. Taylor: Good. I hope you do.

Mr. Britt: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. It is nice to hear fellow Albertans talk in Montreal. We enjoy having you here, I must tell you. Thank you very much, gentlemen, for having appeared before the committee; we hope that some of your concerns, if not all of them, will be relieved with the bill. Thank you very much.

Mr. Britt: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Do we have in the room a Mr. Jarvis or someone representing the Canadian Railway Supply Industry? Good. Gentlemen, since we have already received your brief and your representation, we have 10 minutes.

Mr. Donald G. Regan (President, Ronsco Supply Company Limited; Canadian Railway Supply Industry): Again, we realize that you have had a long day; we too will try to keep our comments brief, and try to answer any of the questions that you have.

The Vice-Chairman: Thank you. I must say, and the Chair will make the ruling with the co-operation of the members of the committee, that in addition to your brief already presented to the committee, you may make a statement, and there will be no questioning.

Mr. Regan: Okay. Fine.

[Translation]

M. Taylor: Et dans les deux dernières années, y a-t-il eu une augmentation quelconque de la quantité de lignite que vous expédiez à Hydro Ontario de vos mines en Saskatchewan, ou est-ce aussi difficile que ce l'était auparavant de le transporter vers l'Ontario?

M. Britt: Les contrats que nous avons sont à long terme, et les quantités de produits que nous expédions vers l'Ontario sont prévues aux contrats. Il y a quelques années, je crois que c'était en 1984, il y a eu certaines difficultés à Pickering, qui nous ont permis d'augmenter les quantités de lignite et de charbon bitumineux que nous livrions en Ontario. Mais par après, la demande s'est rajustée aux quantités prévues aux contrats.

M. Taylor: Et tout votre charbon bitumineux—vous n'expédiez pas d'anthracite, n'est-ce pas?

M. Britt: Non, monsieur.

M. Taylor: Tout votre charbon bitumineux passe par Prince Rupert?

M. Britt: Non. En fait, notre charbon bitumineux sur la côte ouest passe par notre propre port, Neptune Terminal. Une partie passe également par Thunder Bay, dans l'autre direction.

M. Taylor: Vous attendez-vous à retirer des avantages des contrats confidentiels?

M. Britt: Nous l'espérons, monsieur.

M. Taylor: Bien. Je l'espère pour vous.

M. Britt: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Il est bon d'entendre d'autres Albertains à Montréal. Je dois dire que nous sommes très heureux de votre présence ici. Merci beaucoup, messieurs, d'avoir comparu devant le Comité; nous espérons que le projet de loi résoudra certaines de vos préoccupations, sinon la totalité. Merci beaucoup.

M. Britt: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Est-ce que M. Jarvis est dans la salle, ou quelqu'un qui représente les fournisseurs canadiens des chemins de fer? Bien. Messieurs, puisque nous avons déjà reçu votre mémoire, nous avons 10 minutes.

M. Donald G. Regan (président, Ronsco Supply Company Limited, fournisseurs canadiens des chemins de fer): Nous comprenons que vous avez eu une longue journée; nous tenterons de réduire nos remarques au minimum et de répondre aux questions que vous pourriez nous poser.

Le vice-président: Merci. Je dois dire, et la présidence prendra cette décision avec la collaboration des membres du Comité, qu'en plus du mémoire que vous avez déjà présenté, vous pouvez faire un exposé, et qu'il n'y aura pas de question.

M. Regan: D'accord.

[Texte]

The Vice-Chairman: Could you identify yourselves, please, for the record?

Mr. Regan: Yes. My name is Don Regan; I am president of Ronsco Supply Company Ltd. I am here today with John Nelham, vice-president of National Steel Car Limited.

Mr. Ouellet: It is good to see you again.

Mr. Regan: It is nice to see you.

Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport, Mr. Nelham and I appreciate the opportunity to appear before this committee to reconfirm our philosophy on Bill C-18 and to state specifically our concerns and the changes we feel must be made so that the railways will remain viable and our industry will survive.

On competitive access proposals, our recommendation is to delete or delay in their entirety clauses 134 to 142, clause 149, clause 150, and clause 153. We believe implementation of the proposed competitive access measures should be delayed until at least the four-year review legislation. It will then be possible to assess the effect of confidential contracts and new arbitration proposals on the industry and on the different modes. Competitive access, even after the four-year review legislation, should not be made available to U.S. railways or those carriers not under federal legislation unless the Canadian railways are placed on an equal footing.

As Canadians, we must ensure that any new competitive access measures do not provide accessibility to Canadian traffic by U.S. railroads, which are allowed to operate on more favourable terms, such as operating rules and procedures, different tax rules and no imposed public duties such as uneconomic branch lines and statutory freight rates.

The competitive access provisions contemplated in this bill are not available to Canadian railways in the U.S. For example, the Interstate Commerce Commission in determining compensation for terminal running rights, clauses 149 and 150 in proposed Bill C-18, is required by law to take into consideration market forces, not just cost. In other words, profit is to be taken into consideration.

Under intermodal services, delete subclause 144(5). Intermodal traffic is a competitive package and should not be regulated. Railroads should not be required to pass on the efficiencies of the rail transport mode to truckers, as this would be a disincentive to rail investment and discourage competition between the modes.

[Traduction]

Le vice-président: Pourriez-vous vous identifier, s'il vous plaît, pour le compte rendu?

M. Regan: Oui. Je m'appelle Don Regan; je suis président de *Ronsco Supply Company Ltd.* Je suis accompagné de John Nelham, vice-président de *National Steel Car Limited.*

M. Ouellet: Je suis heureux de vous revoir.

M. Regan: Et moi, je suis heureux de vous revoir aussi.

Monsieur le président, membres du Comité permanent des Transports, M. Nelham et moi sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant ce Comité pour confirmer notre philosophie à l'égard du projet de loi C-18 et pour exprimer précisément nos préoccupations et les modifications qui nous semblent nécessaires pour que les chemins de fer demeurent rentables et pour que notre industrie survive.

Au sujet des propositions touchant l'accès concurrentiel, nous recommandons de supprimer ou de retarder les articles 134 à 142, l'article 149, l'article 150 et l'article 153. Selon nous, la mise en oeuvre des mesures proposées sur l'accès concurrentiel devrait être retardée au moins jusqu'à l'entrée en vigueur des mesures législatives sur l'examen quadriennal. Il sera alors possible d'évaluer l'effet des contrats confidentiels et des nouvelles procédures d'arbitrage sur l'industrie et sur les divers modes de transport. L'accès concurrentiel, même après les mesures législatives sur l'examen quadriennal, ne devrait pas être accordé aux chemins de fer américains ni aux transporteurs qui ne relèvent pas de la compétence fédérale, à moins que les chemins de fer canadiens ne soient placés sur un pied d'égalité.

Les Canadiens doivent veiller à ce que les nouvelles mesures sur l'accès concurrentiel n'ouvrent pas le trafic canadien aux chemins de fer américains, qui peuvent fonctionner dans des conditions plus favorables, par exemple au titre des règles et méthodes d'exploitation, qui sont assujettis à des règles différentes en matière d'impôt et auxquels aucun devoir public n'est imposé, comme le maintien des embranchements non rentables et des prix de transport fixés par la loi.

Les mesures visées par ce projet de loi en matière d'accès concurrentiel ne sont pas accessibles aux chemins de fer canadiens aux États-Unis. Par exemple, la loi oblige l'*Interstate Commerce Commission* à tenir compte des forces du marché, et non seulement du coût, lorsqu'elle détermine l'indemnisation pour les droits de circulation, soit les articles 149 et 150 du projet de loi C-18. En d'autres termes, le profit doit entrer en ligne de compte.

À la rubrique ces services intermodaux, il faudrait supprimer le paragraphe 144(5). Le trafic intermodal est un ensemble concurrentiel qui ne devrait pas être réglementé. Les chemins de fer ne devraient pas être obligés de faire bénéficier les camionneurs des économies que comporte le mode de transport ferroviaire, car cela découragerait l'investissement dans les chemins de fer ainsi que la concurrence entre les modes.

[Text]

On imposed public duties, delete clause 157, clause 167, and clause 169 dealing with imposed public duties and replace with a tender mechanism.

To survive, the railways must be allowed to rationalize their plant; in other words, have their freedom to move in abandoning thousands of miles of track. If a federal agency decides that for regional development purposes it wants to provide subsidized transportation to an area, then the federal government should go out on tender to the various modes and choose a successful candidate.

In all cases, the bidders would have incorporated profit in their tender. The market mechanism will thus determine which mode or modes of transport will best handle any federal government subsidized transport.

• 1820

In other words, our railways will operate on the same basis as their competitors, the trucking industry and U.S. railways. The railways have made specific legislative proposals that would achieve this tendering mechanism.

On the infrastructure for truck versus railroads, the surface transportation infrastructure of this country consists of highways, waterways and railways. The railroads must bear the full burden of their maintenance and improvements, while the truckers and water carriers, who are less regulated, pay for only part of the cost of highways and waterways, a significant share being borne by the taxpaying public. These discrepancies create a distortion in the marketplace that have not been but should be addressed in this bill.

Mr. J.W. Nelham (Vice-President, Sales, National Steel Car Ltd.): Mr. Chairman, we appreciated Mr. Nowlan's comments on our March 9 presentation. As he suggested at the time, we have now made specific recommendations.

Once again, we are saying we support the intent of Bill C-18, but we feel the railways are not being treated in an equitable way and we ask that you amend Bill C-18 to allow them to be viable in a new transportation environment. The railways are a crucial part of the transportation industry and they are crucial to our supply industry. Please do not overlook their problems, their real costs, and the disadvantages under which they will operate if Bill C-18 is passed as is. Thank you for allowing us to appear again.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, could he repeat a little more slowly the list of the clauses he wants to alter? Could you repeat this?

Mr. Regan: Certainly. There are copies.

[Translation]

Au chapitre des devoirs publics, il faudrait supprimer les articles 157, 167 et 169 et les remplacer par un mécanisme d'appel d'offres.

Pour survivre, les chemins de fer doivent pouvoir rationaliser leurs installations; en d'autres termes, ils doivent avoir la liberté d'abandonner des milliers de milles de voies. Si un office fédéral décide qu'il faut subventionner le transport dans une région donnée à des fins de développement régional, alors le gouvernement fédéral devrait lancer un appel d'offres aux divers modes de transport et choisir un candidat heureux.

Dans chaque cas, les soumissionnaires auraient inclus un élément de bénéfice dans leur soumission. Ainsi, c'est le mécanisme du marché qui déterminera le ou les meilleurs modes de transport pour le transport subventionné par le gouvernement fédéral.

En d'autres termes nos chemins de fer fonctionneront sur la même base que leurs concurrents, soit le camionnage et les chemins de fer américains. Les chemins de fer ont présenté des propositions précises visant à donner effet à ce mécanisme d'appel d'offres.

Quant à l'infrastructure du camionnage par rapport à celle des chemins de fer, l'infrastructure des transports de surface de notre pays comprend des routes, des voies navigables et des voies ferrées. Les chemins de fer doivent supporter tout le fardeau de l'entretien et de l'amélioration, tandis que les camionneurs et les transporteurs par eau, qui sont moins réglementés, ne paient qu'une partie du coût des routes et des voies navigables, car une part importante est payée par les contribuables. Ces divergences entraînent une déformation du marché dont le projet de loi ne tient pas compte, mais à tort.

M. J.W. Nelham (vice-président, Ventes, National Steel Car Ltd.): Monsieur le président, nous avons bien apprécié les commentaires de M. Nowlan sur notre intervention du 9 mars. Comme il a suggéré à ce moment, nous présentons maintenant des recommandations précises.

Encore une fois, nous nous déclarons en faveur de l'intention du projet de loi C-18, mais nous croyons que les chemins de fer ne sont pas traités d'une façon équitable et nous vous demandons de modifier le projet de loi C-18 pour leur permettre d'être rentables dans un nouvel environnement. Les chemins de fer sont une partie essentielle de l'industrie des transports et ils sont essentiels pour notre industrie d'avitaillement. Nous vous prions de ne pas négliger leurs problèmes, leurs coûts réels et les désavantages qui leur seront imposés si le projet de loi C-18 est adopté sans modification. Nous vous remercions de nous avoir permis de comparaître encore une fois.

M. Ouellet: Monsieur le président, le témoin pourrait-il répéter un peu plus lentement la liste des articles qu'il désire modifier? Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. Regan: Certainement. Il y a des copies.

[Texte]

Mr. Ouellet: Where are they? Do you have the list of the clauses?

Mr. Regan: Mr. Ouellet, under each heading for the various topics, you will see "delete" or "delay".

Mr. Ouellet: I do not have it here.

Mr. Regan: We certainly have copies. We can leave them with you.

Mr. Ouellet: I would appreciate it, because what we have with us is your March 9 presentation.

Mr. Regan: This is right. We have given the clerk 30 copies.

Mr. Ouellet: Oh, good, good. Thank you very much.

Mr. Regan: Fine.

Mr. Ouellet: No problem.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Regan and Mr. Nelham, thank you once again for having appeared before the committee. Once again, you are part of the official record. Thank you very much.

We now have appearing before the committee the Canadian Retail Shippers' Association. I believe we have appearing before us Mr. MacDonald, Mr. Clark, Mr. Simec, and Mr. Stewart. Gentlemen, welcome to the committee. I guess we caught you at a moment when you were not here. We have your brief before us. Please give us an overview. After your overview, we shall proceed directly to questioning. Please proceed.

• 1825

Mr. Ray MacDonald (Vice-President, Distribution, Store Development and Inventory Management, Zellers Inc.): Mr. Chairman, honourable committee members, I am here today along with my CRSA counterparts, and we have a submission for you. We would like to thank the committee, first of all, for the opportunity of making a submission.

I would like to make the introductions. Mike Simec is director for transportation for K-Mart Stores of Canada; Doug Stewart is general manager for the CRSA, and he will be actually making the submission for us; and finally, Midge Clark is director for distribution for Hudson's Bay, Northern Stores Division.

I guess making a statement, first of all for Zellers' behalf, is that certainly the retail market in Canada, particularly in our particular field of discount stores, has never been more fierce, and transportation is one of the single biggest cost centres we have. If our position in the marketplace is to offer the lowest prices, we feel on one of the biggest cost centres, it has to be competitive.

With that, I would like to pass the mike over to Doug Stewart.

Mr. Doug Stewart (General Manager for The Canadian Retail Shippers' Association): Thank you. Mr. Chairman, as our association has always maintained a pretty low

[Traduction]

M. Ouellet: Où sont-elles? Avez-vous la liste des articles?

M. Regan: Monsieur Ouellet, sous chaque rubrique vous verrez les mots «supprimé» ou «retardé».

M. Ouellet: Je ne l'ai pas ici.

M. Regan: Nous avons des copies. Nous pouvons vous en donner.

M. Ouellet: J'apprécierai cela, parce que tout ce que nous avons ici, c'est votre mémoire du 9 mars.

M. Regan: C'est exact. Nous avons remis 30 copies au greffier.

M. Ouellet: Ah, très bien. Merci beaucoup.

M. Regan: C'est parfait.

M. Ouellet: Il n'y a pas de problème.

Le vice-président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Regan et monsieur Nelham, merci encore une fois d'avoir comparu devant le Comité. Vous faites encore une fois partie du dossier officiel. Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant la *Canadian Retail Shippers' Association*. Je crois que comparaitront devant nous M. MacDonald, M. Clark, M. Simec et M. Stewart. Messieurs, bienvenue au Comité. Je crois que nous vous avons pris à un moment où vous n'étiez pas ici. Nous avons votre mémoire. Veuillez nous en donner un résumé, après quoi nous passerons directement aux questions. Vous avez la parole.

M. Ray MacDonald (vice-président, Distribution, aménagement des magasins et gestion de l'inventaire, Zellers Inc.): Monsieur le président, honorables membres du Comité, je suis ici avec mes homologues de la CRSA et nous avons un mémoire pour vous. Nous aimerions tout d'abord remercier le Comité de nous avoir donné l'occasion de faire une intervention.

J'aimerais faire les présentations. Mike Simec est directeur des transports pour *K-Mart Stores of Canada*; Doug Stewart est directeur général de la CRSA, et c'est lui qui présentera le mémoire pour nous; enfin, Midge Clark est directeur de la distribution pour la compagnie de la Baie d'Hudson, division des magasins du Nord.

J'aimerais d'abord faire une déclaration au nom de Zellers. Le marché de détail au Canada, surtout dans notre domaine, les magasins à rabais, n'a jamais été plus féroce, et le transport est l'un de nos principaux coûts. Si notre position sur le marché consiste à offrir les prix les plus bas, il nous faut être concurrentiels à l'égard d'un des principaux éléments de nos coûts.

Sans plus tarder, je passe le micro à Doug Stewart.

M. Doug Stewart (directeur général de la *Canadian Retail Shippers' Association*): Merci. Monsieur le président, puisque notre association ne s'est jamais

[Text]

profile politically, I would like to start simply by explaining something about us to your committee.

The Canadian Retail Shippers' Association was formed 34 years ago and is a co-operative, non-profit association of some 247 members. The membership of the Canadian Retail Shippers' Association ranges from the national department stores and retail chain stores to the very small local retail outlets in any one of the 262 communities in Canada that we service. Those communities are principally in the Maritimes and the western provinces.

Our association is unlike most of the associations that have been privileged to sit and talk to this committee in that our sole purpose is to purchase transportation services on behalf of and in conjunction with the members. We have performed this service for over three decades; as such, we consider ourselves quite experienced and knowledgeable in the purchasing of transportation in Canada.

To the retailers that we represent, transportation is a significant cost factor, ranging from between 4% and 10% of the cost of sales. I think this is an important point in that while we represent retailers in Canada, transportation is significant to them, and this legislation that you are in fact attempting to modify is extremely important to the retail industry.

Just to try to put things in perspective for you as to the magnitude of what the association does in fact purchase in transportation in Canada, from the two national railways, Canadian Pacific and Canadian National, we purchase some \$60 million a year in rail transportation. This is in long-haul boxcar transportation and piggyback intermodal services.

We do a tremendous amount of consolidation of small shipments, and again this is with primary emphasis on the small retailer in Canada. We consolidate his small shipments into full carloads and full trailerloads in order to achieve the lowest possible transportation cost for him. In doing this, we have three facilities in Canada employing some 400 employees with a salary and associated costs in excess of \$14 million.

At the receiving end of our consolidations wherein we would consolidate a carload and ship it to some of the points in the Maritimes and western Canada, we hire deconsolidators and local cartage services, for which we pay in excess of \$10 million a year. In addition, our members utilize private trucking and common carrier for-hire trucking, principally focused in the Ontario and Quebec areas, worth approximately \$250 million a year.

• 1830

Given our active and substantial role in the purchasing of transportation services in Canada, our association has a vital interest in the Canadian domestic transportation market place. The proposed legislation in the form of Bill C-18 and Bill C-19 will have a significant impact on our

[Translation]

beaucoup mise de l'avant sur le plan politique, j'aimerais pour commencer expliquer un peu au Comité qui nous sommes.

La *Canadian Retail Shippers' Association* a été fondée il y a 34 ans; c'est une association coopérative sans but lucratif qui regroupe quelque 247 membres. Nos membres couvrent toute la gamme depuis les magasins à rayons nationaux et les magasins à succursales jusqu'aux très petits points de vente au détail dans n'importe laquelle des 262 localités canadiennes que nous desservons. Ces localités sont surtout situées dans les Maritimes et dans les provinces de l'Ouest.

À la différence de la plupart des associations qui ont eu l'honneur de parler à ce Comité, la nôtre a pour seul but d'acheter des services de transport au nom de nos membres et en collaboration avec eux. Nous offrons ce service depuis plus de trois décennies; à ce titre, nous croyons avoir acquis une somme considérable d'expérience et de connaissances dans le domaine de l'achat des transports au Canada.

Pour les détaillants que nous représentons, le transport est un élément important du coût qui représente entre 4 et 10 p. 100 du coût des ventes. Je crois qu'il est important de mentionner que nous représentons les détaillants du Canada, que le transport est important pour eux et que cette mesure législative que vous tentez de modifier est extrêmement importante pour la vente au détail.

Pour vous donner une idée de l'ampleur des services de transport qu'achète l'association au Canada, nous achetons aux deux chemins de fer nationaux, Canadien Pacific et Canadien National, des services de transport ferroviaire d'une valeur de quelque 60 millions de dollars par année. Il s'agit de transports longue distance par wagons de marchandises et de services intermodaux rail-route.

Nous faisons une somme énorme de consolidation de petites expéditions, toujours en mettant surtout l'accent sur le petit détaillant canadien. Nous consolidons ces petites expéditions en remorques et en wagons complets afin d'obtenir les coûts de transport les plus bas possibles. Nous avons pour cela trois installations au Canada qui emploient quelque 400 employés; la rémunération et les coûts connexes s'élèvent à plus de 14 millions de dollars.

Du côté réception, dans le cas où nous avons expédié un wagon consolidé à certains endroits des Maritimes et de l'Ouest canadien, nous engageons des entreprises de déconsolidation et des services locaux de transport, pour lesquels nous payons plus de 10 millions de dollars par année. En outre, nos membres utilisent des camionneurs privés et des camions de location des transporteurs publics, surtout en Ontario et au Québec, d'une valeur d'environ 250 millions de dollars par année.

Étant donné le rôle actif et important que nous jouons pour l'achat des services de transport au Canada, notre association s'intéresse de très près au marché intérieur canadien des transports. Les mesures législatives, soit les projets de loi C-18 et C-19, auront des répercussions

[Texte]

membership and it is from this perspective that we wish to make our submission.

First and foremost, we would like to offer our unbridled support for the government's initiative to promote market-force competition and innovation in the transportation industry. We believe the change is long overdue and look forward to its timely passage into law. While we previously stated that we favour the thrust of Bill C-18 in its entirety, some particular aspects of the bill are worthy of specific comment.

The first item deals with confidential contracts. The ability to negotiate the purchase of transportation services, based on the carrier's ability to perform and the shipper's specific requirements, without being impeded by the perceived impact on other marketplace situations is most desirable. We think this is the backbone of the entire system, given a competitive and non-captive environment, and we are totally in favour of it. The small retailer in Canada will benefit the most because we already expend millions of dollars annually to physically create the most economical shipping unit and it is the smallest component of that unit that tends to benefit.

The second item we would like to comment on is the interswitching legislation. We do not really want to dwell on this because I think that it has been covered in great detail when the DOT 12 was being examined as a separate issue. I would just like to say that from our association's perspective, the existing regulations have not kept in touch with the change in focus of our metropolitan areas in Canada. So we certainly support the government's proposed change in extending the interswitching limit to 30 kilometres.

The next thing we would like to comment on is cost deregulation. This is a very complex subject, but I am sure you have heard all sides from the railway. We do not have enough detailed information to really comment on specific things like branch lines and caboosless trains other than to say that from our perspective, a healthy and viable railway system in Canada is an absolute necessity. In support of a viable railway system, we strongly advocate greater freedom for the railways to respond in a business-like fashion to reduce costs of plant and operations.

I think caboosless trains are a prime example of an area where we are quite frustrated. These would result substantial savings to the railways, and there is much evidence that they operate safely and with cost advantages in other areas of the world. In fact, we seem to be frustrated that we are not able to achieve any of the economic impacts and implement them.

[Traduction]

considérables sur nos membres et c'est de ce point de vue que se place notre intervention.

En premier lieu, nous désirons offrir notre appui inconditionnel pour l'initiative gouvernementale en vue de promouvoir la concurrence du marché et l'innovation dans l'industrie des transports. Nous croyons que ce changement aurait dû être adopté depuis longtemps et nous espérons qu'il sera adopté rapidement. Bien que nous ayons déjà déclaré que nous favorisons dans sa totalité l'intention du projet de loi C-18, certains aspects de ce projet de loi méritent qu'on s'y arrête.

Les contrats confidentiels constituent le premier de ces aspects. Il est tout à fait souhaitable de pouvoir négocier l'achat de services de transport d'après la capacité du transporteur et les besoins particuliers de l'expéditeur, sans l'obstacle des répercussions perçues sur d'autres situations dans le marché. Nous croyons que c'est là la pierre angulaire du système, dans le cas d'un environnement concurrentiel et non captif, et nous sommes totalement en faveur de cela. C'est le petit détaillant canadien qui en bénéficiera le plus, car nous dépensons déjà des millions de dollars chaque année pour créer matériellement l'unité d'expédition la plus économique et c'est en général le plus petit élément de cette unité qui bénéficie.

Notre second commentaire porte sur les changements de voie. Nous ne nous arrêterons pas longtemps sur ce sujet, car je crois qu'il a été couvert très en détail au moment où le crédit 12 du ministère des Transports a été étudié à part. J'aimerais tout simplement dire que, du point de vue de notre association, le règlement actuel n'a pas suivi l'évolution de l'orientation de nos régions urbaines au Canada. C'est pourquoi nous appuyons le changement proposé qui porterait à 30 kilomètres la limite des changements de voie.

Nous aimerions ensuite commenter la déréglementation du coût. C'est là un sujet très complexe, mais je suis certain que les chemins de fer vous ont présenté tous les aspects de cette question. Nous ne disposons pas de renseignements suffisamment détaillés pour pouvoir commenter des détails comme les embranchements et les trains sans wagon de queue, mais nous aimerions dire que, de notre point de vue, un réseau ferroviaire sain et rentable est absolument nécessaire au Canada. Pour assurer la rentabilité du réseau ferroviaire, nous préconisons fortement que l'on accorde aux chemins de fer une plus grande liberté de réagir de façon commerciale en vue de réduire les coûts des installations et de l'exploitation.

Je crois que les trains sans wagon de queue constituent un très bon exemple d'un domaine où nous sommes frustrés. Cela entraînerait des économies substantielles pour les chemins de fer et l'expérience d'autres régions du monde témoigne de la sécurité et de la rentabilité de cette façon de procéder. En fait, nous semblons être frustrés de ne pouvoir réaliser bon nombre des répercussions économiques et de ne pas pouvoir les appliquer.

[Text]

Subclause 144(5) of the bill is intended to replace the subsection 265(8) of the Railway Act. We are not in a position to interpret specifically what the wording of subclause 144(5) is attempting to accomplish. All we can see is that there is in fact confusion as to the interpretation. And that confusion, according to the railways, could put them in a position where they do not feel that they can offer a truck-competitive service. We as an association desire the railways to be competitive with the trucks with their intermodal services. Anything within subclause 144(5) that would preclude them from doing that, we are not in favour of. Subsection 265(8) of Railway Act has been in existence for quite some time. We would like to suggest that you replace the wording in the subclause 144(5) with the wording of the Railway Act subsection 265(8).

• 1835

As to Bill C-19, we think the trucking bill is extremely significant legislation. As retailers in Canada, we spend a tremendous amount of money in truck transportation, and we think that the potential for savings and innovation in the trucking bill far exceeds those of the rail bill from the retailers' perspective.

Basically we like the the bill. We think it is well worded and well structured. But there are two particular items we would like to comment on. The first is the transition period. As an association we believe the fit, willing, and able test is the correct one. And we do not feel that the three-year transition period stated in the bill, even though there is reverse onus, is either necessary or in the public interest. We think the Canadian trucking industry is mature. We think that it has been operating in a semi-deregulated environment for quite some time now, and that there are going to be no surprises from deregulation. As there is going to be no shock of deregulation, we feel that fit, willing, and able can be implemented on January 1.

I think it would be appropriate if I pointed out that we are quite disturbed as an association that according to the information that we have received, a deal has been struck with Ottawa, the ten provinces, and the two territories delaying the fit, willing, and able test until January, 1993. If this is true, we are appalled that federal and provincial civil servants would presume to make such an agreement without prior consultation with the shippers. We intend to voice this opinion directly to Mr. Crosbie. If this issue is indeed already decided, and the goings-on here are meaningless, we would like to strongly urge this committee to include in their final recommendations that the reverse onus provisions in the bill not be tampered with. Any loosening of the provisions with a five-year wait for fit, willing, and able will destroy the entire deregulation initiative in the trucking industry.

[Translation]

Le paragraphe 144(5) du projet de loi vise à remplacer le paragraphe 265(8) de la Loi sur les chemins de fer. Nous ne sommes pas en mesure d'interpréter précisément l'objet du libellé du paragraphe 144(5). Nous ne pouvons que constater qu'il y a effectivement confusion quant à l'interprétation de ce paragraphe. Selon les chemins de fer, cette confusion pourrait les mettre dans une situation où ils ne se sentent pas en mesure d'offrir un service concurrentiel par rapport au camionnage. Notre association désire que les chemins de fer puissent être concurrentiels par rapport au camionnage à l'égard des services intermodaux. Nous sommes contre tout élément du paragraphe 144(5) qui pourrait les empêcher de faire cela. L'article 265(8) de la Loi sur les chemins de fer est en vigueur depuis très longtemps. Nous aimerions vous suggérer de remplacer le libellé du paragraphe 144(5) par celui du paragraphe 265(8) de la Loi sur les chemins de fer.

Quant au projet de loi C-19, nous croyons que ce projet de loi sur le camionnage est extrêmement important. Les détaillants du Canada dépensent des sommes énormes pour le transport par camion, et nous croyons que les possibilités d'économie et d'innovation que comporte ce projet de loi sont beaucoup plus importantes pour les détaillants que celles que comporte le projet de loi sur les chemins de fer.

Essentiellement, ce projet de loi nous plaît. Nous croyons qu'il est bien rédigé et bien structuré. Toutefois, deux points méritent un commentaire. Le premier est la période de transition. Notre association croit que le critère «prêt, apte et disposé» est le bon. Et nous ne croyons pas que la période de transition de trois ans prévue dans le projet de loi, même s'il y a inversion de la charge de la preuve, soit nécessaire ni qu'elle soit d'intérêt public. Nous croyons que l'industrie canadienne du camionnage a atteint la maturité. Nous croyons qu'elle fonctionne dans un environnement semi-déréglementé depuis déjà un certain temps, et que la déréglementation n'entraînera aucune surprise. Puisqu'il n'y aura pas de choc consécutif à la déréglementation, nous croyons que le critère «prêt, apte et disposé» peut entrer en vigueur le 1^{er} janvier.

Nous croyons qu'il convient de souligner que notre association a été très troublée d'apprendre, selon les renseignements que nous avons reçus, qu'un accord a été conclu entre Ottawa, les dix provinces et les deux territoires pour retarder l'entrée en vigueur de ce critère jusqu'à janvier 1993. S'il en est ainsi, nous sommes renversés que les fonctionnaires fédéraux et provinciaux aient eu l'audace de conclure un tel accord sans consulter les expéditeurs. Nous avons l'intention de communiquer cette opinion directement à M. Crosbie. Si cette question est effectivement déjà réglée et si ce qui se passe ici n'a aucun sens, nous incitons fortement le comité à recommander dans son rapport final que les dispositions du projet de loi concernant l'inversion de la charge de la preuve ne soient pas modifiées. Tout relâchement des dispositions assorti d'un délai de cinq ans pour le critère

[Texte]

The other issue we would like to comment on in Bill C-19 is safety. We think that vehicle safety on our publicly maintained highway system is an important issue that cannot be compromised. Yet we do not feel that safety and the passing of Bill C-19 should in any way be connected. Our members are far more concerned with a regular and reliable delivery of their product on time and in a safe condition than they are with getting the cheapest price. I think this is inconsistent with all the fears of gypsy truckers, people with no insurance, people with bald tires, and so on that have been instigated in the course of this legislation.

• 1840

The recent announcement that we will in fact have a National Safety Code effective January 1, 1988, should allay the fears of those opposing the legislation and remove the safety issue as an obstacle to the bill. For this we commend the efforts of those who accomplished the agreement. It seems to have been a major issue.

In conclusion, I would just like to state that the members of our association are substantial purchasers of transportation services and as such we believe the legislation contained in bills C-18 and C-19 is the most important legislation to have an impact on the transportation industry from a shipper's perspective in many, many years. We support and applaud the initiative and legislation in total, and urge speedy passage and implementation.

With that, Mr. Chairman, I hope have relayed to your committee our position and we are certainly open to address any questions you may have of us.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Stewart, and since you did take a little extra time in your exposé, we will go directly to questioning and wait for the next witness afterwards. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

L'Association semble croire qu'une décision a été prise par le ministre après avoir consulté ses collègues provinciaux et l'Association du camionnage. Or, M. Stewart vient de dire qu'il s'oppose à cette décision puisqu'ils n'ont pas été consultés. C'est exactement ce que les représentants de l'Association du camionnage nous ont dit. Ils s'opposaient à l'adoption du projet de loi C-19 qui, pour eux, semble avoir été rédigé par les hauts fonctionnaires du ministère des Transports et la Fédération maritime du Canada et ce, sans consulter l'industrie du camionnage. Or, je trouve que ce n'est pas la bonne façon de procéder. J'espère que le ministre apprendra à mieux faire et que la décision finale sera prise en présence de tous les intéressés, c'est-à-dire les

[Traduction]

«prêt, apte et disposé» signifiera la destruction de toute l'initiative de déréglementation du camionnage.

L'autre élément du projet de loi C-19 sur lequel nous aimerions nous arrêter est la question de la sécurité. Nous croyons que la sécurité des véhicules qui empruntent notre réseau routier entretenu à même les derniers publics est une question importante qui ne souffre aucun compromis. Pourtant, nous ne croyons pas qu'il y ait un lien quelconque entre la sécurité et l'adoption du projet de loi C-19. Nos membres tiennent beaucoup plus à la livraison régulière et fiable de leurs produits, à temps et en bon état, qu'à obtenir le prix le plus bas. Je crois que les craintes que l'on a mentionnées lors de l'étude de ce projet de loi à l'égard des camionneurs vagabonds, du manque d'assurance, des pneus usés, sont sans fondement.

L'annonce récente de l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988 du Code national de sécurité devrait apaiser les craintes de ceux qui s'opposent au projet de loi et lever l'obstacle que constitue la question de sécurité pour ce projet de loi. Nous félicitons ceux qui ont réussi cette entente. Cela semblait être une question de grande importance.

En conclusion, j'aimerais déclarer que les membres de notre association sont des acheteurs importants de services de transport et qu'à ce titre, ils croient que les mesures législatives que comportent les projets de loi C-18 et C-19 sont les plus importantes pour l'industrie des transports, du point de vue de l'expéditeur, depuis de très longues années. Nous appuyons cette initiative et nous nous réjouissons de l'ensemble de ces mesures législatives; nous recommandons qu'elles soient adoptées et appliquées rapidement.

J'espère, monsieur le président, que nous avons communiqué notre position au comité et nous répondrons volontiers à toutes les questions que vous pourriez vouloir nous poser.

Le vice-président: Merci, monsieur Stewart. Puisque vous avez pris un peu plus de temps pour votre exposé, nous passerons directement aux questions et nous attendrons plus tard pour le prochain témoin. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

The association seems to think that a decision was taken by the Minister after consultation with his provincial colleagues and the Trucking Association. Now Mr. Stewart just said he is opposed to this decision, since they have not been consulted. This is precisely what the representatives of the Trucking Association told us. They were opposed to the passage of Bill C-19 which, to them, seemed to have been written by officials of the Department of Transport and the Shipping Federation of Canada without consulting the trucking industry. Now, I do not think that is the right way to go about it. I hope the Minister will learn better and that the final decision will be made in the presence of all interested parties, that is the trucking and shippers' associations.

[Text]

associations de camionnage et les associations d'expéditeurs.

Vous nous demandez que le test de renversement du fardeau de la preuve soit mis en vigueur le plus rapidement possible et non pas dans la période qui semble être projetée, soit cinq ans. Je dois vous dire, d'après les informations que je possède—à moins que le ministre des Transports change d'idée—qu'il semble y avoir eu une entente entre lui et ses homologues provinciaux, et que cette décision de la part des ministres provinciaux et du ministre fédéral a déjà été prise. Est-ce que vous en savez plus que nous sur ce sujet?

On nous a fait circuler, tout à l'heure, ou ce matin, je pense, un communiqué de presse émanant de la *Ontario Trucking Association* et je lis:

OTA scores major victory on national safety code, Bill C-19.

Je ne sais pas si c'est crier victoire avant le temps, mais je trouve aberrant que ce genre de tractations entre le ministre ou les hauts fonctionnaires de son ministère se fassent à l'insu des principaux intéressés. De telles ententes pourraient avoir des conséquences importantes pour les gens qui s'intéressent au transport par camion.

• 1845

Mr. D. Stewart: We certainly have to agree with your position, in that we feel very strongly that fit, willing, and able is the proper posture for an entry test. We have done a lot of work with our membership as far as establishing that position. We support it in total.

We have done a lot of preparatory work to come to meet with this committee only to find that no matter what we say here they have gone ahead and made a deal anyway. I am sure this does not sit well with you, and it certainly does not sit well with us. We certainly appreciate the opportunity to voice our opinions at this level, but we think that certainly should have happened before such an agreement was struck with the provinces and the territories.

M. Ouellet: Merci.

• 1850

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I do not know if you were here earlier this afternoon to hear Mr. Riley and Mr. Dempsey.

Mr. D. Stewart: No, we were not.

Mr. Benjamin: The changes made in the United States secured railway revenues. They did the consolidations, they had the bankruptcies, the mergers, take-overs and so forth and consolidations, and secured their revenues and cashflows. While they are not recovering their cost of capital, they are at least doing better than they ever did before.

[Translation]

Your request that the reverse onus test be made effective as soon as possible and not in the five-year period that seems to be projected. I must tell you, from the information I have—unless the Minister of Transport changes his mind—that there seems to have been an agreement between him and his provincial counterparts and that this decision on the part of the provincial ministers and the federal minister has already been made. Do you have more information than we do on this subject?

A little earlier, or this morning, we were circulated a press release from the Ontario Trucking Association; and I quote:

L'OTA remporte une victoire majeure sur le Code national de sécurité, le projet de loi C-19.

I do not know if it is too early to claim victory, but I think it is an aberration that deals of this kind between the minister or his officials be made without the knowledge of the people mainly concerned. Such agreements could have important consequences for people who have an interest in trucking.

M. D. Stewart: Il nous faut certainement être d'accord avec votre position, car nous sommes fermement convaincus que le critère «prêt, apte et disposé» est le bon. Nous avons beaucoup travaillé avec nos membres pour établir cette position. Nous l'appuyons entièrement.

Nous avons fait beaucoup de travail préparatoire avant de rencontrer le comité et nous nous apercevons que, quoi que nous disions, il y a déjà une entente de conclue. Je suis certain que cela ne vous plaît guère, et cela ne nous plaît certes pas du tout. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'exprimer nos opinions à ce palier, mais nous croyons que cela aurait dû se produire avant la conclusion d'un tel accord avec les provinces et les territoires.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, je ne sais si vous étiez là plus tôt cet après-midi pour entendre M. Riley et M. Dempsey.

M. D. Stewart: Non, nous n'étions pas là.

M. Benjamin: Les changements apportés aux États-Unis ont maintenu les recettes des chemins de fer. Ils ont procédé à des consolidations, il y a eu des faillites, des fusions, des prises de contrôle et ainsi de suite, ainsi que des consolidations, et ils ont maintenu leurs recettes et leurs chiffres d'affaires. Bien qu'ils ne recouvrent pas leur coût en immobilisations, leur situation est à tout le moins meilleure que jamais auparavant.

[Texte]

This tells me we should not do anything different from that. Both of our railroads' cashflows, return on investment, and return on the cost of capital are not only inadequate, they are both in bad shape right at the moment. The consultants' reports on both sides of the argument all say the railroads' revenue situation will be hurt. They figures range anywhere from \$60 million to \$300 million and cover all points in between. In any event, even if you took the lowest estimate done by a consultant, you would be looking at the wiping out of any profit by CP or CN.

Do you think it is in the best interests of the shippers to get a bill that might get them lower freight rates, at least in the short run, at the cost of the viability of the railway system in Canada? Is that of any real benefit to the shippers and the country in the long run?

Mr. D. Stewart: I think I stated that you will in fact not find any group in Canada more supportive of a viable railway system than we are. We do not think the present structure under which the railways have to operate offers the proper incentives to be competitive. It is much more than just reducing your costs of operation, it is an incentive to be innovative. That is where we think the railways in Canada sorely lag behind. Taking them out of the protected arena will force them to be innovative. We have a lot of confidence in the Canadian railways and feel they will come through that and will in fact improve their—

Mr. Benjamin: I am sorry, but the Canadian railroads were among the world leaders in innovation, whether it was technological advances and signal systems, new types of rolling stock, or latest developments in locomotives. They have reduced their work force by half since the early 1970s, they have gotten rid of 5,000 miles of railway line already and will be getting rid of another 15,000. They have not been sitting around sleeping. They have a productivity rate that is as good as any, and they are still having difficulty—I mean real difficulty, serious difficulty. You know, if I were a banker I would not lend either one of them a nickel right now. So why would you want to place this all at risk?

Mr. D. Stewart: The association does not think the bill would put it at risk. You must appreciate that we did not comment on things like competitive line rates and track abandonment, because it is not an area we are involved with. And as we are not involved in it, we do not feel we are in a position to comment on it.

From our perspective, the kinds of areas on which we are going to be dealing with the railway are domestic

[Traduction]

Ceci me porte à croire que nous ne devrions pas procéder d'une façon différente. Non seulement le chiffre d'affaires, le rendement sur l'investissement et le rendement sur le coût du capital de nos deux chemins de fer sont insuffisants, mais ces deux compagnies sont en très mauvaise posture à l'heure actuelle. Les rapports des experts-conseils des deux côtés de l'argument s'accordent à dire qu'il y aura un préjudice pour les recettes des chemins de fer. Les chiffres couvrent toute la gamme entre 60 millions de dollars et 300 millions de dollars. Quoi qu'il en soit, même si l'on prenait l'estimation la plus basse d'un expert-conseil, on prévoit l'élimination de tout bénéfice du CP ou du CN.

Croyez-vous qu'il est de l'intérêt des expéditeurs d'obtenir un projet de loi qui pourrait faire diminuer le prix du transport, au moins à court terme, aux dépens de la viabilité du réseau ferroviaire canadien? Y a-t-il là un avantage réel à long terme pour les expéditeurs et pour le pays?

M. D. Stewart: Je crois que j'ai dit que vous ne trouverez nulle part au Canada une association qui soit plus en faveur que nous de la rentabilité du réseau ferroviaire. Nous ne croyons pas que la structure actuelle régissant l'exploitation des chemins de fer offre les stimulants nécessaires pour que ceux-ci soient concurrentiels. Il s'agit de beaucoup plus que de réduire les coûts d'exploitation, il faut un stimulant à l'innovation. C'est sur ce point que nous croyons que nos chemins de fer canadiens tirent de la patte. Ils seront forcés d'être novateurs si on les sort de la l'arène protégée où ils se trouvent. Nous avons une grande confiance dans les chemins de fer canadiens et nous croyons qu'ils s'en tireront et qu'ils amélioreront en fait. . .

M. Benjamin: Je regrette de vous le dire, mais les chemins de fer canadiens se situaient parmi les chefs de file du monde au chapitre de l'innovation, qu'il s'agisse de progrès technologiques et de systèmes de signalisation, de nouveaux types de matériel roulant ou des derniers progrès en matière de locomotives. Ils ont réduit leurs effectifs de moitié depuis le début des années 1970, ils se sont déjà débarrassés de 5,000 milles de voie ferrée et se débarrasseront encore de 15,000 milles. Ils ne se sont pas endormis sur leurs lauriers. Leur taux de productivité vaut n'importe quel autre, et pourtant ils ont quand même des difficultés, de véritables difficultés, des difficultés graves. Si j'étais banquier, je ne leur prêtera pas un seul sou noir, ni à l'un ni à l'autre. Alors pourquoi voulez-vous mettre tout ceci en danger?

• 1855

M. D. Stewart: L'Association ne croit pas que le projet de loi mettrait cela en danger. Vous comprendrez que nous n'avons pas commenté des choses comme les prix de ligne concurrentiels et l'abandon des voies, parce que ce n'est pas un domaine qui nous concerne. Puisque nous ne sommes pas concernés, nous ne nous croyons pas en mesure de faire des observations à cet égard.

De notre point de vue, nous allons faire affaire avec les chemins de fer uniquement pour ce qui est du transport

[Text]

transportation—nothing transborder, nothing international, just sitting down with them as partners in transportation and partners in the requirement. We will be formulating plans that are both in their interest and our interest and having the ability to put that into a confidential contract as an arrangement between us and them. We do not feel that is in any way going to impair their ability to be a viable railway system in this country.

Mr. Benjamin: The government's own consultants tell him it is going to hurt the revenues, but the—

Mr. D. Stewart: I have heard a lot of things from consultants, and it has been up and down both ways.

Mr. Benjamin: In any case, that is what we have heard.

My final question to you is on the matter of safety. You do not believe the safety in the National Safety Code and the inspection and all the infrastructure required for that should be tied in or should impede the passage of the legislation.

Mr. D. Stewart: That is correct.

Mr. Benjamin: You insist on that in spite of the fact that again people from the United States on both sides of the arguments have told us not to make the mistake the United States made. It is not just the Canadian Trucking Association who have told us, but others. They now have individual states going back to regulation to clear up the mess on safety standards and inspections and so forth.

By the way, the agreement for the safety code, January 1, 1988... it will be enforced at the earliest January 1, 1989. Do you not think it would be wise to at least have that legislation functioning in parallel with Bill C-19, or even preceding the implementation of Bill C-19? If you really mean what you say about safety not being compromised, why would you want to compromise it by doing what our neighbour to the south tells us—not to make the mistake they made?

Mr. D. Stewart: I think there is a tremendous number of arguments that can be made both ways. From our perspective, we have not seen any absolutely convincing evidence that deregulation is the the single, sole motivator for some of the safety problems that exist in the United States. We think there is a tremendous change in lifestyle; there is a drug culture, there is a tremendous number of other factors. There is the highway system, the concentration of trucks. There is a tremendous number of other factors which come into it. I think one of the most damning things—

Mr. Benjamin: Is that not all the more reason why the safety laws should be in effect first?

Mr. D. Stewart: I do not think so. But I think one of the most damning studies, if you like, from your perspective or from that perspective that has come out recently is that

[Translation]

intérieur, pas de transport transfrontière, pas de transport international, nous allons tout simplement nous asseoir avec eux à titre de partenaires dans les transports et de partenaires à l'égard des exigences. Nous formulerons des plans dans notre intérêt et dans le leur et nous pourrions en faire un contrat confidentiel, un accord entre eux et nous. Nous ne croyons pas que cela risque en aucune façon de nuire à la rentabilité du réseau ferroviaire de notre pays.

M. Benjamin: Les experts-conseils du gouvernement disent que cela va nuire aux recettes, mais. . .

M. D. Stewart: J'ai entendu les experts-conseils dire beaucoup de choses, il y a des écarts considérables dans les deux sens.

M. Benjamin: Quoi qu'il en soit, c'est ce qu'on nous a dit.

Ma dernière question concerne la sécurité. Vous ne croyez pas que le Code national de sécurité, l'inspection et toute l'infrastructure nécessaire à cela, devraient être liés à l'adoption de cette mesure législative ni y faire obstacle.

M. D. Stewart: C'est exact.

M. Benjamin: Vous insistez là-dessus, en dépit du fait que des Américains, des deux côtés de l'argument, nous ont recommandé de ne pas faire la même erreur que les États-Unis. Il n'y a pas que l'Association canadienne du camionnage qui nous a dit cela. Certains États reviennent maintenant à la réglementation en raison des difficultés à l'égard des normes de sécurité, des inspections, etc.

En passant, l'accord sur le code de sécurité, le 1^{er} janvier 1988... il sera appliqué au plus tôt le 1^{er} janvier 1989. Ne croyez-vous pas qu'il serait sage qu'au moins cette mesure législative fonctionne en parallèle avec le projet de loi C-19, ou même précède l'entrée en vigueur de ce projet de loi? Si vous êtes vraiment sérieux quand vous dites que la sécurité ne doit pas être compromise, pourquoi voudriez-vous la compromettre en répétant l'erreur que notre voisin du Sud nous recommande de ne pas commettre?

M. D. Stewart: Je crois qu'on peut avancer un très grand nombre d'arguments des deux côtés. De notre point de vue, nous n'avons vu aucune preuve absolument convaincante que la déréglementation soit le seul facteur à causer les problèmes de sécurité qui existent aux États-Unis. Nous croyons que le mode de vie évolue de façon très considérable; il y a la culture de la drogue, il y a un grand nombre d'autres facteurs. Il faut penser aux réseaux routiers, à la concentration des camions. Il y a un très grand nombre d'autres facteurs qui entrent en jeu. Je crois qu'une des choses les plus préjudiciables. . .

M. Benjamin: N'est-ce pas là une autre raison de mettre en vigueur les lois sur la sécurité?

M. D. Stewart: Je ne le crois pas. Mais je crois qu'une des études les plus accablantes, si vous voulez, de votre point de vue ou de ce point de vue-là qui sont parues

[Texte]

article in *Fortune Magazine*, which I am sure you have all seen.

Mr. Benjamin: Not yet. I have heard about it.

Mr. D. Stewart: We believe that to be a rather slanted article, but even in that article, which is one of the more damning articles you could find on it, if you look at that graph, I think, right on the front cover, sir, you will see that in the first three years of deregulation there was absolutely no increase in the accidents of trucks on the highways. If you want to take that to the extreme, you know, what better. . . ?

Mr. Benjamin: They told us that before.

• 1900

Mr. D. Stewart: What better incentive could there be?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin and Mr. Stewart, for giving that response. We are going to Mr. Taylor and after that we are going to the last witness.

Mr. Taylor: Good. Thank you very much. I want to make just one or two comments on the safety reverse onus in connection with the safety between the United States and Canada. The United States has more than 50 states, all with different standards. The day deregulation comes in, we do not want to lose suddenly all the safety standards we already have in Canada and our standards are pretty high, right across the nation.

I do not think, as Mr. Benjamin says, we are going to have the whole 19 points all intact by the time we want to bring in the act, but we are certainly going to have uniformity on a great number of the important ones. I am sure of that.

One is the vehicle inspection. Most provinces will be able to have their vehicles inspected before this act comes in.

The second is the driver. The driver should certainly be inspected and be capable.

The roads are already under provincial jurisdiction and that is a factor towards safety.

The other is enforcement. In my view, we are way ahead of the United States. We already have trucks operating between British Columbia and Quebec and even down into the Maritimes. Although the Maritimes' roads will not come up to the same standards, they still have a safety method. I think we have to look at the situation as opposed to suddenly realizing that we have no safety code.

The second point I would like to mention—maybe we can deal with both of them at the one time—is that I was also a little alarmed when I heard that the Transport Ministers had extended the reverse onus, because I am not particularly keen on the reverse onus. I can go along with it but I am not enthusiastic about it. The difficulty is that

[Traduction]

récemment est l'article dans *Fortune Magazine*, que vous avez tous lu, j'en suis certain.

M. Benjamin: Pas encore. J'en ai entendu parler.

M. D. Stewart: Nous croyons que cet article est plutôt partial, mais même-là, c'est-à-dire dans l'un des articles les plus accablants à ce sujet, si l'on examine le graphique qui se trouve, je crois, sur la couverture, on voit qu'au cours des trois premières années de déréglementation, il n'y a eu absolument aucune augmentation du nombre d'accidents impliquant des camions sur le réseau routier. Si l'on veut pousser cela à l'extrême, quel meilleur. . .

M. Benjamin: On nous a déjà dit cela.

M. D. Stewart: Quel meilleur stimulant pourrait-il y avoir?

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin et monsieur Stewart, d'avoir donné cette réponse. Nous passons à M. Taylor, après quoi nous passons au dernier témoin.

M. Taylor: Bien. Merci beaucoup. J'aurais simplement un ou deux commentaires à faire sur l'inversion de la charge de la preuve en matière de sécurité, à l'égard de la sécurité entre les États-Unis et le Canada. Les États-Unis comportent 50 États, avec des normes différentes dans chaque cas. Le jour où la déréglementation entrera en vigueur, nous ne voulons pas perdre soudain toutes les normes de sécurité que nous avons déjà au Canada, et nos normes sont assez élevées, partout au pays.

Je ne crois pas, comme le dit M. Benjamin, que les 19 points seront tous intacts au moment où nous voudrions adopter la loi, mais il y aura certainement uniformité sur un grand nombre des points importants. J'en suis certain.

L'un de ces points est l'inspection des véhicules. La plupart des provinces seront en mesure de faire inspecter leurs véhicules avant l'entrée en vigueur de la loi.

Le second point est le conducteur. Le conducteur devrait certes être soumis à une inspection et être compétent.

Les routes relèvent déjà de la compétence des provinces, ce qui est un facteur de sécurité.

L'autre point est la police. À mon avis, nous sommes bien en avance sur les États-Unis. Nous avons déjà des camions qui relient la Colombie-Britannique et le Québec et mêmes les Maritimes. Même si les routes des Maritimes ne répondent pas aux mêmes normes, il y aura néanmoins une méthode de sécurité. Je crois qu'il nous faut examiner la situation plutôt que de nous rendre compte tout à coup que nous n'avons pas de code de sécurité.

Le second point que j'aimerais mentionner—peut-être pourrions-nous traiter des deux en même temps—c'est que j'ai été moi aussi un peu inquiet d'apprendre que les ministres des Transports avaient prolongé l'inversion de la charge de la preuve, parce que je n'y suis pas particulièrement attaché. Je peux l'accepter, mais sans

[Text]

in the federal-provincial conference, this whole safety program, this whole examination of drivers, whether it be reverse onus or fit, willing and able, rests with the provincial government. I have not had a chance to see the Minister and talk to him, but I gather what has happened is that some of the provincial Ministers probably said that they cannot switch over from the present to the reverse onus to fit, willing and able within three years. Now I do not know how many were doing that, but there must have been a majority; otherwise, I do not think the Minister would have gone along with it. He probably did not have any choice; if the majority of the Ministers said that they cannot do it, then of course we would be in a terrible pickle if we tried to go ahead without the provinces' co-operation. I do not think it is a case of refusing to listen to your representations; I think it may have been something like that. We will be looking into it, because quite a number of representations have come to us to not have the reverse onus at all, to jump right into the fit, willing and able.

Mr. D. Stewart: That is exactly what our position is.

Mr. Taylor: It is not only your position, but that of several others as well. I have not calculated them yet, but I intend to.

Mr. D. Stewart: As I said before, we have done some preparatory work and we felt that this committee was going to make recommendations on reverse onus to the Minister. We are a little disenchanted when we come here to make our presentation and find out that in fact this has already happened, so we have to change our position almost mid-stream. We are saying that if it is done, if in fact it happened and it is a *fait accompli*—and I am sure the people involved had every good reason, that there were trade-offs and they made the best deal they could—then we ask this committee to absolutely ensure that the reverse-onus guidelines contained in the bill are maintained. If there is any softening of those guidelines, then the entire thrust of the legislation is in serious, serious trouble.

Mr. Taylor: Of course, I cannot say if the whole committee is going to recommend that, but I certainly agree with it.

• 1905

Do not say it is a *fait accompli*, because the final word on this bill is the House of Commons. However, we have to be realistic and realize that the administration of it is going to be in the provinces.

Mr. D. Stewart: We just want this opportunity to voice our opinion, sir.

Mr. Taylor: Oh, sure, and I appreciate it.

Mr. D. Stewart: This certainly is it.

[Translation]

enthousiasme. La difficulté est que dans le cadre de la conférence fédérale-provinciale, tout ce programme de sécurité, l'examen des conducteurs, qu'il s'agisse d'inversion de la charge de la preuve ou du critère «prêt, apte et disposé», relève du gouvernement provincial. Je n'ai pas eu l'occasion de voir le ministre et de lui en parler, mais je crois comprendre que certains des ministres provinciaux ont déclaré qu'ils ne peuvent passer d'ici trois ans du critère actuel, à l'inversion de la charge de la preuve, au critère «apte, prêt et disposé». Je ne sais pas combien faisaient cela, mais cela devait être la majorité, car autrement je ne crois pas que le ministre aurait accepté cela. Il n'avait probablement pas le choix; si la majorité des ministres déclarent qu'ils ne peuvent le faire, alors il serait en très mauvaise posture s'il essayait d'aller de l'avant sans collaboration des provinces. Je ne crois pas qu'il s'agisse d'un refus d'écouter votre point de vue; je crois que cela devait être quelque chose comme cela. Je crois que nous examinerons cette question, car beaucoup nous ont recommandé de ne pas utiliser l'inversion de la charge de la preuve, mais de passer tout de suite au critère «prêt, apte et disposé».

M. D. Stewart: C'est exactement notre position.

M. Taylor: Vous n'êtes pas les seuls à adopter cette position, il y en a plusieurs autres. Je n'ai pas encore fait le calcul, mais j'ai l'intention de le faire.

M. D. Stewart: Comme je l'ai déjà dit, nous avons fait un certain travail préparatoire et nous étions d'avis que ce Comité allait présenter au ministre des recommandations sur l'inversion de la charge de la preuve. Nous avons été un peu déçus de constater que cela s'est déjà produit, de sorte que nous devons modifier notre position pour ainsi dire en cours de route. Nous disons que si cela est fait, si cela s'est effectivement produit et si c'est un fait accompli—et je suis certain que les personnes en cause avaient de très bons motifs, qu'il y a eu des compromis et qu'elles ont fait la meilleure transaction possible—alors nous demandons au Comité de s'assurer absolument que les lignes directrices que comporte le projet de loi à l'égard de l'inversion de la charge de la preuve seront maintenues. Si ces lignes directrices sont adoucies, toute l'orientation de cette mesure législative est gravement menacée.

M. Taylor: Je ne peux évidemment pas vous assurer que l'ensemble du Comité va recommander cela, mais je suis certainement tout à fait d'accord.

Ne dites pas que c'est un fait accompli car c'est la Chambre des communes qui a le dernier mot à l'égard de ce projet de loi. Toutefois, il nous faut être réalistes et nous rendre compte que l'administration relèvera des provinces.

M. D. Stewart: Nous voulions tout simplement prendre cette occasion de faire valoir notre opinion, monsieur.

M. Taylor: Évidemment, et je le comprends.

M. D. Stewart: C'est certainement là notre opinion.

[Texte]

Mr. Taylor: Yes. I am very glad to have it.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: This is all, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Stewart and colleagues of your Canadian Retail Shipper's Association, we thank you for having appeared before us. As you mentioned in your opening remarks, whether it means anything or not, I will tell you something that may not mean anything to the others, but it is starting to mean a lot to me now. So we thank you for having appeared before us.

Mr. D. Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Our last witnesses appearing before the committee are from the Chamber of Commerce of Montreal.

J'invite maintenant MM. Langlois et Rivard, de La Chambre de commerce de Montréal, à prendre place à la table des témoins.

Bienvenue à notre-Comité, messieurs.

Nous avons une copie de votre mémoire. Vous pourriez nous en faire un bref résumé et, ensuite, nous passerons à la période de questions.

M. Raynald Langlois (président, comité des transports, Chambre de commerce de Montréal): Merci monsieur le président.

Mon nom est Raynald Langlois. Je suis président du comité des transports de la Chambre de commerce de Montréal. Je suis accompagné de M. Guy Rivard. Vous demandez à un avocat d'être bref, c'est pratiquement une impossibilité, mais je vais tenter de l'être.

Une voix: C'est une contradiction.

M. Langlois: Une contradiction, oui. Seuls les ingénieurs sont censés être brefs.

En fait, monsieur le président, je vais parler de tous les aspects de notre mémoire sauf le côté maritime et portuaire qui sera traité par M. Rivard.

Dans son mémoire, la Chambre de commerce souscrit aux projets de loi C-18 et C-19 dans la mesure où ces projets de loi visent à procurer aux expéditeurs des marchandises, par le biais de transporteurs soumis à la juridiction fédérale, un plus large choix de transporteurs à meilleur prix et elle reconnaît que la législation actuelle doit être améliorée pour stimuler la concurrence dans et parmi les divers modes de transport.

La Chambre exprime des réserves importantes, cependant, devant l'absence de mesures qui protègent les transporteurs canadiens contre les transporteurs américains qui prendront avantage de la libéralisation du transport au Canada sans que les transporteurs canadiens bénéficient d'avantages correspondants, aux États-Unis.

Selon la Chambre, il ne faut pas concéder le libre-échange des services de transport avant que le traité sur le libre-échange ne soit négocié avec les contreparties qui s'imposent.

[Traduction]

M. Taylor: Oui. J'en suis très heureux.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor.

M. Taylor: C'est tout, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Stewart, nous vous remercions d'avoir comparu devant nous avec vos collègues de la *Canadian Retail Shipper's Association*. Comme vous l'avez dit dans votre exposé, que cela ait un sens ou non, je vous dirai que cela n'a peut-être pas de sens pour les autres, mais que ça commence à en avoir beaucoup pour moi maintenant. Nous vous remercions donc d'avoir comparu devant nous.

M. D. Stewart: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Les derniers témoins proviennent de la Chambre de commerce de Montréal.

I now invite Mr. Langlois and Mr. Rivard, from the Montreal Chamber of Commerce, to take place at the table.

Welcome to this committee, gentlemen.

We have a copy of your brief. Could you give us a brief overview, after which we will go the question period.

Mr. Raynald Langlois (Chairman, Transportation Committee, Montreal Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman.

My name is Raynald Langlois. I am Chairman of the Transportation Committee of the Montreal Chamber of Commerce. I have with me Mr. Guy Rivard. You are requesting a lawyer to be brief, which is practically impossible, but I shall try to do so.

An hon. member: That is a contradiction.

Mr. Langlois: A contradiction, yes. Only engineers are supposed to be brief.

In fact, Mr. Chairman, I shall address all aspects of our brief except the maritime and port aspects which will be dealt with by Mr. Rivard.

In its brief, the Chamber of Commerce supports Bill C-18 and Bill C-19 inasmuch as this legislation aims to give shippers, through carriers under federal jurisdiction, a larger choice of carriers at a better price. We recognize that the present legislation must be improved to encourage competition in and among the various modes of transportation.

However, the Chamber of Commerce is concerned about the absence of provisions protecting Canadian carriers from the American carriers who will take advantage of the liberalization of transport in Canada, without Canadian carriers being granted corresponding advantages in the United States.

We believe that we should not concede free trade of transport services before the free trade treaty is negotiated, with the necessary considerations.

[Text]

Le vice-président: Monsieur Langlois, pourriez-vous lire un peu plus lentement? Cela nous permettrait de mieux suivre. Merci.

M. Langlois: C'est un problème qui me suit depuis 22 ans, monsieur le président.

Tout en reconnaissant l'imputabilité politique des organismes publics comme étant un objectif à poursuivre, la Chambre s'inquiète des très larges pouvoirs que se réserve le Conseil des ministres à l'endroit des décisions soumises à la nouvelle agence de réglementation. Surtout que ces pouvoirs doivent s'exercer dans le secret du Cabinet et concernent souvent des litiges entre des parties privées.

La Chambre déplore aussi que le projet de loi C-18 n'ait pas saisi l'occasion de réserver un rôle quelconque aux gouvernements provinciaux et aux autres organismes régionaux dans l'élaboration et la mise en oeuvre des éléments de la politique nationale des transports. Parce qu'ils ont une responsabilité au niveau des infrastructure et il y a un impact sur l'économie régionale qui est évident.

C'est pourquoi nous recommandons la création d'un comité consultatif national des transports. Un peu comme on a déjà fait en matière d'administration portuaire. La Chambre est d'avis aussi qu'aucun mode de transport, sous juridiction fédérale, ne doit jouir d'une protection ou d'un statut particulier qui le favorise par rapport à ces modes concurrents. Et dans cette optique-là, on regrette un peu qu'on n'ait pas fait l'effort d'intégrer, en un seul projet de loi, les projets de loi C-18, C-19 et C-21—ce dernier concernant les conférences maritimes—afin de s'assurer d'une cohérence de langage, et de l'existence d'un système de réglementation qui tienne compte des impératifs de l'un et l'autre mode de transport.

La Chambre croit aussi que le projet de loi C-18 traite mal le problème de la concurrence entre les chemins de fer fortement subventionnés, ou dont les transports sont fortement subventionnés, et les autres modes qui ne le sont pas, en général.

• 1910

La Chambre demande donc que le Comité exige que l'on fasse l'inventaire des lois et programmes gouvernementaux en vigueur au niveau fédéral, par lequel l'un ou l'autre des modes de transport sous juridiction fédérale est subventionné, pour en mesurer les impacts et s'assurer que dans un contexte de plus libre concurrence on n'ait pas à fausser le système au point de le rendre inefficace ou d'accorder un avantage indu aux autres modes.

Au chapitre du transport aérien, nous avons, essentiellement, deux griefs. D'une part, c'est que le choix du 50^e degré de latitude nord, comme critère de définition des régions à protéger, aux termes de la réglementation, est totalement inapplicable au Québec. Beaucoup de régions, au sud du 50^e, ont besoin d'une protection au niveau des services aériens.

[Translation]

The Vice-Chairman: Mr. Langlois, could you read a little more slowly, it would be easier to follow. Thank you.

Mr. Langlois: It is a problem I have had for 22 years, Mr. Chairman.

While we recognize that political accountability of public organizations is a worthy objective, the Chamber of Commerce is concerned about the extended powers reserved for Cabinet concerning decisions submitted to the new regulating agency. It is all the more concerned because these powers are to be exerted under the cloak of Cabinet secrecy and often concerned disputes between private parties.

The Chamber of Commerce also regrets that Bill C-18 did not take the opportunity of reserving some function for provincial governments and other regional organizations for the development and application of the various elements of the national transportation policy, since they have a responsibility at the infrastructure and since there is an obvious impact on regional economy.

This is why we are recommending the creation of a national advisory committee on transportation, much as was previously done for harbour administration. We also believe that no mode under federal jurisdiction should enjoy a measure of protection or a special status favouring it over its competitors. In that perspective, we tend to regret that no effort was made to integrate in one bill Bills C-18, C-19 and C-21—this latter on shipping conferences—to ensure coherent language and a regulation system sensitive to the requirements of both modes of transportation.

The Chamber of Commerce also believes that Bill C-18 does not deal properly with the problem of competition between the railroads which are heavily subsidized, or whose transports are heavily subsidized, and other modes which are generally not subsidized.

La Chambre therefore proposes that the Committee require a complete inventory of all federal acts and programs under which the different transportation modes of federal jurisdiction are subsidized in order to measure their impact and to ensure that, given a context of more open competition, the system does not become altered to the point that it is no longer efficient or that it gives undue advantages to the other transportation modes.

Insofar as air transportation is concerned, we have two objections to voice. First, we believe the choice of the 50th parallel as a demarkation line for designated areas, in terms of regulations, is completely inapplicable when considering the Province of Quebec. A great number of areas south of the 50th parallel need protection insofar as air transportation services are concerned.

[Texte]

Nous regrettons aussi que le projet de loi C-18 n'ait pas saisi l'occasion pour introduire un mécanisme de consultation préalable et de publicisation des décisions du gouvernement concernant l'accès aux aéroports internationaux, les droits d'atterrissage et autres avantages accordés aux lignes aériennes afin d'éviter qu'on ne vide les aéroports à l'insu des milieux que ces aéroports-là soutiennent.

Quant au transport routier, nous appuyons le projet de loi, dans son ensemble, y compris la période de trois ans comme étant la période d'essai du nouveau régime. Encore là, ce que nous réitérons, c'est la réserve quant au trafic transfrontalier américain au profit des entreprises américaines. Il faut réaliser qu'il y a cinq transporteurs américains qui, à eux seuls, pris individuellement, ont un chiffre d'affaires supérieur à l'ensemble des transporteurs routiers canadiens.

Enfin, on demande au gouvernement fédéral de ne pas se contenter d'une délégation totale de compétence aux provinces; d'exercer sa compétence en matière de douanes et d'accise pour assurer le respect de la frontière économique canadienne; et de s'assurer que les transporteurs américains, qui viennent travailler au Canada, respectent les lois en ce qui concerne le travail, l'immigration, les douanes, etc., et paient leur juste part des charges sociales.

Merci, monsieur le président. M. Rivard parlera de l'aspect maritime.

M. G. Rivard (président, Comité du port, Chambre de commerce de Montréal): Merci monsieur le président.

En ce qui concerne l'aspect maritime et le Port de Montréal, la Chambre recommande des modifications à quelques articles du projet de loi. Ces suggestions sont faites, monsieur le président, dans l'esprit même de la déréglementation, c'est-à-dire un meilleur choix des transporteurs et ce à de meilleurs prix.

Voici quelques-unes des modifications importantes recommandées:

À l'article 113. Afin d'éviter que le présent projet de loi ne devienne un moyen additionnel pour le Canadien National de jouir d'un avantage économique sur les autres modes de transport, la Chambre de commerce recommande qu'il n'y ait aucune exception à la règle d'un prix compensatoire puisqu'il s'avère pratiquement impossible—et des avocats vont vous le confirmer—de faire la preuve sur les intentions d'une compagnie de réduire la concurrence ou d'écarter un concurrent.

La Chambre de commerce recommande également, c'est-à-dire qu'elle appuie la recommandation de votre Comité, monsieur le président, recommande, dis-je, le maintien de l'article 276 de la présente loi, qui devrait faire partie de la nouvelle loi, puisqu'il assure la protection nécessaire aux autres modes de transport, ne permettant aucune exception à la règle d'un prix compensatoire.

[Traduction]

We also regret that Bill C-18 was not used as an opportunity to implement a preliminary consultation process and a mechanism of some sort to publish government decisions concerning access to international airports, landing rights and other advantages given to airlines in order to prevent airports from being emptied without previously advising those services that back these airports up.

We completely agree with the provisions contained in the bill concerning road transportation, including the provision concerning the three year trial. Once again, I must reiterate our reservations concerning American trans-border traffic in favour of American companies. It is important to remember there are five American carriers whose individual sales figures are greater than those of all Canadian road transportation undertakings put together.

Finally we ask the federal government not to simply transfer complete jurisdiction to the provinces. We request that the government use the authority it has with regards to customs and excise to ensure that the Canadian economic border is respected and that those American carriers who do cross our borders respect our laws concerning labour, immigration, customs, and so on, and pay their rightful share of social costs.

Thank you, Mr. Chairman. Mr. Rivard will address the aspect of marine transportation.

Mr. G. Rivard (Chairman, Harbour Committee, Chambre de commerce de Montréal): Thank you, Mr. Chairman.

La Chambre recommends the amendment of certain sections of the bill as they pertain to marine transportation and the Montreal harbour. Mr. Chairman, these recommendations are made in keeping with the spirit of deregulation, that is to say to offer a greater choice at better prices.

I would like to present some of the major recommendations we make.

Section 113. In order to avoid that the present bill become another way for Canadian National to enjoy an economic edge over other transportation modes, *La Chambre de commerce* recommends that there be no exceptions to the compensatory rate regulation because it is almost impossible—and any lawyer will tell you as much—to prove that a company intended to reduce competition or to discourage a competitor.

La Chambre de commerce also recommends, or more precisely, it supports this committee's recommendation, that section 276 of the existing act be included in the new act because, by permitting no exceptions to the compensatory rate regulation, it protects other transportation modes.

[Text]

Je me permets de citer, monsieur le président, la recommandation n° 14 de votre Comité:

The Committee recommends that section 276 of the Railway Act be retained and strengthened by the incorporation in it of penalty provisions that would apply where non-compensatory rates have been charged.

Deuxièmement. En ce qui concerne l'enquête sur un prix compensatoire, suite à la réception d'une plainte par l'Office, la Chambre recommande que cette enquête soit terminée, après 120 jours, par une décision finale de l'Office.

Troisièmement, sur la divulgation d'informations d'un contrat confidentiel, monsieur le président, afin de garantir qu'une enquête de l'Office soit juste et équitable pour toutes les parties, la Chambre recommande que le contenu des contrats confidentiels soit accessible, sur une base confidentielle, à huis clos, aux parties impliquées lors d'une enquête par l'Office.

Finalement, en ce qui concerne la définition d'un prix compensatoire, la Chambre recommande que la définition d'un prix compensatoire soit élargie pour inclure, en plus des frais variables, tous les autres frais de nature capitale, fixes, etc., ainsi que les subventions reçues du gouvernement canadien.

• 1915

Il y a d'autres recommandations importantes, monsieur le président. Elles sont dans le mémoire, mais je voulais citer les plus importantes. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Rivard.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je remercie les représentants de la Chambre de commerce de Montréal pour leur exposé.

Je ne vous blâme pas, car ce n'est pas votre faute, mais je trouve un peu malheureux que la Chambre de commerce vienne si tard en fin de journée. Cela ne fait pas honneur à la grande qualité du document qui nous a été transmis par M. Langlois et M. Rivard. J'espère que tous mes collègues du Comité des transports prendront le temps d'étudier attentivement les 40 pages soumises par la Chambre de commerce de Montréal. Il y a toute une série de recommandations, tant pour le projet de loi C-18 que pour le projet de loi C-19, qui méritent réflexion.

Je pense que, dans son ensemble, la Chambre de commerce appuie les deux projets de loi.

Un témoin: C'est exact.

M. Ouellet: Cependant, la Chambre de commerce a tellement de réserves et de suggestions concrètes que c'est un appui mitigé. C'est un appui très important, mais, à mon avis, on doit tenir compte, à tout le moins, d'un bon nombre des recommandations, sinon certains secteurs de l'économie québécoise et montréalaise pourraient être dangereusement affectés.

[Translation]

Mr. Chairman, I would like to read the 14th recommendation made by this committee:

Le Comité recommande que l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer soit retenu et que des amendes soient prévues dans les cas où les prix exigés ne sont pas compensatoires.

Secondly, with regards to the investigation the Agency must conduct when it receives a complaint that a rate is not compensatory, *La Chambre* recommends that the investigation last no longer than 120 days and that the Agency hand down a final decision upon termination of its investigation.

Thirdly, concerning the disclosure of information contained in the confidential contract, in order to ensure that the Agency's investigation is fair and equitable to all parties, *La Chambre* recommends the disclosure of confidential contracts to those parties involved in the investigation, but only in camera, on a confidential basis.

Finally, *La Chambre* recommends that a broader definition of compensatory rate be adopted that would include all capital and fixed costs, as well as any subsidies granted by the Government of Canada.

Our brief does contain other important recommendations, Mr. Chairman, but I wanted to present the most important. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Rivard.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to thank the representatives from the *Chambre de commerce de Montréal* for their presentation.

I cannot lay any blame on you, since it is not your fault, but I do think it is somewhat unfortunate that the *Chambre de commerce* was scheduled to appear so late in the day. This does not allow us to do justice to the quality of the brief submitted by Mr. Langlois and Mr. Rivard. I hope my colleagues from the Transport Committee will take the time to carefully study the 40 pages submitted by *la Chambre de commerce de Montréal*. They contain a series of recommendations, dealing with both Bill C-18 and Bill C-19, that deserve our attention.

I believe, that on the whole, *la Chambre de commerce* supports both bills.

A witness: That is right.

Mr. Ouellet: However, *la Chambre de commerce* has voiced so many reservations and made so many concrete suggestions that this support seems somewhat mitigated. This support is quite important, but I do believe that a good number of their recommendations should be taken into account otherwise certain sectors of Quebec's and Montreal's economy might be dangerously threatened.

[Texte]

Je peux assurer à la Chambre de commerce de Montréal qu'un certain nombre de ses suggestions seront soumises au ministre. Nous lui demanderons s'il est prêt à modifier certaines parties de ces projets de loi en fonction de vos recommandations.

Une chose me frappe. Vous recommandez la création d'un comité consultatif national sur les transports auquel les provinces pourraient être représentées. Évidemment, c'est un comité consultatif, mais est-ce que cela veut dire qu'avant de prendre une décision unilatérale qui pourrait avoir des conséquences importantes pour une province ou pour une région du pays, le ministre devrait automatiquement consulter ce comité consultatif? En d'autres mots, est-ce que ce comité consultatif aurait certains pouvoirs, peut-être pas de donner des directives au ministre, mais de ralentir le processus décisionnel? On sait qu'il est souvent impossible de corriger plus tard certaines décisions.

M. Langlois: Le mécanisme des comités consultatifs est déjà bien connu au niveau fédéral. Il ne s'agit pas de ralentir le processus, bien que nous soyons favorables à la déréglementation et que toute mesure ralentissant le processus de réglementation nous soit particulièrement intéressante. Il s'agit de créer une interface permanente, de créer une habitude de travail au niveau technique, ailleurs qu'au niveau strictement ministériel et politique, où on discutera des questions avant que le gouvernement fédéral ne prenne sa décision et ne se compromette dans une voie qu'il peut être embarrassant pour lui d'abandonner au plan politique.

Le plus bel exemple que j'ai vécu dans ma pratique, c'est ce qui s'est fait avant les modifications qui ont été apportées à la Loi sur les ports et installations de port publics, alors qu'on avait créé un organisme consultatif national auquel siégeaient des représentants désignés par les gouvernements régionaux. On savait fort bien que les ports étaient des complexes de développement industriel fort importants pour les régions.

Donc, ce n'est pas pour ralentir le processus. Ce n'est pas non plus pour soumettre le ministre des Transports ou le gouvernement fédéral à un veto quant à l'exercice de ses compétences, car il faut être respectueux de la liberté d'action du gouvernement fédéral dans ses champs d'activité. Il s'agit plutôt de créer un mécanisme de concertation permanent qui habituera les gens à travailler ensemble et les aidera à régler les problèmes avant qu'ils ne surviennent.

• 1920

M. Ouellet: À la page 20 de votre mémoire, vous parlez des articles qui ont trait aux acquisitions et aux fusions. Je pense que cette partie, qui a peut-être été rédigée par un autre membre de la Chambre de commerce, traite surtout du secteur maritime. Vous recommandez au gouvernement de supprimer ces articles. Cela m'étonne un peu. Si votre argumentation est valable pour le domaine des entreprises étrangères maritimes, je me demande dans quelle mesure elle peut l'être pour tout le

[Traduction]

I would like to assure the representatives from *la Chambre de commerce de Montréal* that a certain number of their suggestions will be submitted to the Minister. We will ask him if he is prepared to modify certain parts of these bills with your recommendations in mind.

One thing strikes me. You recommend the establishment of a national advisory committee on transportation on which the provinces could be represented. The committee would evidently function in an advisory capacity, but would this mean the Minister would automatically have to consult with this advisory committee before making a unilateral decision that might have important repercussions on a province or a part of the country? In other words, would this advisory committee have certain powers, maybe not the power to issue directives to the Minister, but the power to slow down the decision-making process? It is well known that it is often impossible to come back on certain decisions.

Mr. Langlois: The advisory committee mechanism is well known at the federal level. Its purpose is not to slow down the process, although I must admit, that since we are in favour of deregulation, any measure that slows down the regulation process is of particular interest to us. The object is to create a permanent interface, to promote work habits at a technical level, rather than strictly at the ministerial and political levels, to create a forum where questions would be discussed prior to the government making a decision and adopting a solution that it might be politically embarrassing to abandon later on.

From my experience, the best example I can give is when a national advisory organization, on which sat representatives appointed by regional governments, was established prior to amending the Public Harbours and Port Facilities Act. It was a well-known fact that harbours had become very important industrial development complexes for the regions.

Therefore, the purpose is not to slow down the process, nor is it to impede the Minister of Transport or the federal government in their work because one must respect the federal government's freedom of action within the scope of its own jurisdiction. The purpose is rather to create a permanent concertation mechanism that will encourage people to work together and will help them solve problems before they arise.

Mr. Ouellet: On page 20 of your brief, you talk about the sections relating to acquisitions and mergers. This section of your brief, that was maybe written by another member of the Chamber of Commerce, deals mostly with Maritime transportation. You recommend that these sections be eliminated. This surprises me a little. If your argument is valid for foreign marine undertakings, I wonder up to what point it can be valid for the whole field of trucking and air transportation. As a matter of

[Text]

domaine du transport par camionnage et du transport aérien. D'ailleurs, vous en faites état dans vos propos à la fin, lorsque vous parlez du camionnage.

L'industrie du camionnage canadienne est très inquiète. Elle craint non seulement de perdre une large part de son marché aux compagnies de camionnage américaines, mais de voir une prise de contrôle importante par des compagnies américaines. Donc, il y a un danger. La déréglementation qui devait amener, nous avait-on dit, plus de concurrence amène davantage de concentration. Soyons bien clairs: la Loi sur la concurrence, à mon avis, n'a pas assez de dents pour empêcher une très forte concentration, tant dans le domaine du camionnage que dans le domaine du transport aérien.

Ne pensez-vous pas qu'il est dans l'intérêt du Canada que des articles de la loi donnent à la nouvelle agence ou au ministre à la rigueur, bien que vous trouviez que le ministre a déjà trop de pouvoirs, un droit de regard, semblable à celui de la CTC, sur ces fusions, surtout lorsqu'il s'agit de fusions ou de prises de contrôle de compagnies canadiennes par des compagnies étrangères?

M. Langlois: Si je comprends bien la Partie VII du projet de loi, elle s'applique indistinctement, quel que soit le mode de transport sous juridiction fédérale.

M. Ouellet: Oui.

M. Langlois: La raison pour laquelle nous avons soulevé cette question dans le contexte maritime, c'est que le seuil de 20 millions de dollars fait en sorte que toutes les transactions maritimes seront affectées. Par exemple, la construction du navire *Hubert-Gaucher*, un petit pétrolier canadien, a coûté, en 1980, 27 millions de dollars. Donc, dès que vous vendez un navire, vous êtes soumis au contrôle de la Partie VII, ce qui nous semble carrément excessif.

Vous faites allusion à la Loi sur la concurrence. Dans notre mémoire, nous avons fait une remarque qui s'applique probablement à la réponse plus générale que vous me demandez. Nous trouvons qu'on n'a pas tenu compte du fait que la Loi sur la concurrence a été considérablement améliorée à l'été 1986 par la loi qui est entrée en vigueur le 1^{er} août. Quand on lit la définition d'un acte qui est susceptible de révision par la Direction de la concurrence, on voit que cela couvre toute action commerciale, non seulement les ventes et les fusions, mais n'importe quelle transaction entre entreprises, n'importe quel contrat de vente, etc.

En principe, la Chambre de commerce n'est pas d'accord que l'on ait un mécanisme qui limite le contrôle de l'accès aux entreprises canadiennes au-delà de ce qui se fait à l'heure actuelle. Nous ne nous sommes pas prononcés sur l'application de ces dispositions quant au camionnage parce que le seuil de 20 millions de dollars fait que cela devrait s'appliquer uniquement dans des cas extrêmes. Ce n'est pas perçu par le Comité des transports comme un problème.

[Translation]

fact, you refer to this very fact in the final statement of your brief, when you discuss the trucking sector.

The Canadian trucking industry is most concerned. Not only is it afraid that it will lose a large part of its market to American trucking companies, but it also fears that American companies will take over control. Therefore, there is a danger. We were told that deregulation would foster more competition, but it seems to foster more concentration. I would like to emphasize that, according to me, the Competition Act does not have enough teeth to prevent very strong concentration in either trucking or air transportation.

Do you not think it would be in Canada's best interest that certain sections of the Act give the new agency, or at least the Minister, although you believe the Minister already has too many powers, a right to oversee these mergers, similar to that of the TBC, especially when mergers or takeovers of Canadian companies by foreign companies are involved?

Mr. Langlois: If I understand correctly, Part VII of the Bill applies indiscriminantly to all those transportation modes under federal jurisdiction.

Mr. Ouellet: Yes.

Mr. Langlois: The reason we discussed this question within the context of marine transportation, is that, as a result of the \$20 million threshold, all marine transactions are affected. For example, the construction of the *Hubert-Gaucher*, a small Canadian oiler, cost \$27 million in 1980. Therefore, if the ship is sold, the sale automatically comes under Part VII, and we find this excessive.

You mentioned the Competition Act. In our brief, we made a comment that probably answers the more general aspect of your question. We feel that the fact that the Competition Act was greatly improved in the summer of 1986 by the act that was adopted August 1, was not taken into account. When you read the definition of an action liable to be reviewed by the Competition Branch, it is clear that it covers any commercial action, not only sales and mergers, but any transaction between companies, any sales contract, etc.

In principle, the Chamber of Commerce objects to a mechanism that further limits the access of Canadian undertakings. We did not discuss the application of these provisions to trucking because the \$20 million threshold limits their application to very extreme cases. The transport committee does not believe this to be a problem.

[Texte]

[Traduction]

• 1925

Au plan du transport aérien, nous croyons que le projet de loi ne fait que maintenir en vigueur une pratique qui existe déjà aux termes de la Loi sur l'aéronautique et l'article 27 de l'actuelle Loi nationale sur les transports. Donc, les contrôles sont là. Mais au niveau maritime, il y a carrément excès avec le seuil de 20 millions de dollars. On couvre absolument tout.

M. Ouellet: Il se pourrait que le gouvernement canadien décide de privatiser en partie ou en entier la société de la Couronne Air Canada qui a son siège social à Montréal et que, dans le libre jeu du marché d'achat d'actions, 25, 30, 40 ou même 50 p. 100 des actions soient détenues directement ou indirectement par des compagnies américaines. Avez-vous réfléchi à cette éventualité?

M. Langlois: La Chambre de commerce n'a pas étudié cette question, mais elle a appuyé les amendements qui ont été apportés par le gouvernement actuel à la Loi sur le contrôle de l'investissement étranger pour arriver au régime qui existe aujourd'hui. Il n'y a pas de préoccupation particulière à l'égard d'un nationalisme canadien exagéré au niveau du contrôle des entreprises, puisque la Chambre de commerce est fondamentalement en faveur d'une économie de marché. Je ne crois pas qu'il y ait lieu d'être trop exigeant de ce côté-là, à condition que l'acquisition se fasse par le biais d'un véhicule corporatif canadien et que l'opérateur soit un citoyen corporatif qui rencontre toutes ses obligations fiscales, sociales et politiques à l'égard du Canada.

M. Ouellet: Je voudrais attirer votre attention sur le fait que, dans le projet de loi C-19, le mécanisme d'attribution des licences est singulièrement différent de la technique que nous avons présentement. Lors de nos audiences à Halifax, les avocats représentant l'industrie du transport nous ont fait part d'un récent jugement de la Cour d'appel du Manitoba. J'ai ici un court texte que je vais vous lire.

The court found that in order to implement the borders-only policy, legislation at the federal level would be necessary. The court states:

It is apparent from the memorandum of understanding, agreed to by the federal and provincial Ministers on behalf of their respective governments, that federal and provincial governments are agreed that the elimination of the practice of specifying point of destination and departure beyond provincial is in the best interests of the nation. That may or not be, but it is for Parliament to decide. Indeed, the government themselves recognized the possible need to amend statute law to give effect to the policy change.

En d'autres mots, la Cour d'appel du Manitoba dit que cette entente entre le ministre des Transports fédéral et les ministres provinciaux est peut-être dans le meilleur intérêt du public, est peut-être une bonne chose, mais qu'en réalité, les ministres ne peuvent pas s'entendre entre eux

With regards to air transportation, we feel the bill simply maintains a practice that already exists in accordance with the Aeronautics Act and section 27 of the present National Transportation Act. Therefore, the controls already exist. But as far as marine transportation is concerned, the \$20 million threshold is definitely excessive. We have covered absolutely everything.

Mr. Ouellet: It is possible that the government of Canada might decide to privatize all or part of Air Canada, whose head office is in Montreal, and that given the leeway that exists on the stock market, 25, 30, 40 or even 50% of Air Canada's shares might, directly or indirectly, end up in the portfolios of American companies. Have you given any thought to this possibility?

Mr. Langlois: *La Chambre de Commerce* did not look into this matter, but it did support the government's amendments to the Foreign Investment Control Act. *La Chambre de Commerce* is not particularly worried about exaggerated Canadian nationalism when considering the control of companies, because it fundamentally believes in market forces. I do not think it is necessary to be too demanding on this point, as long as the acquisition goes through a Canadian corporation and that the undertaking is a corporate citizen that meets all of its fiscal, social and political obligations towards Canada.

Mr. Ouellet: I would like to draw your attention on the fact that, in Bill C-19, the licence issuing mechanism is quite different from the one that presently exists. During our hearings in Halifax, the lawyers representing the transportation industry informed us of a recent decision handed down by the Manitoba Court of Appeal. I have with me a short text that I would like to read.

La cour a expliqué que, si l'on voulait mettre en application la politique des frontières, le gouvernement fédéral serait obligé d'adopter une loi en ce sens. La cour déclare:

Le protocole d'entente, accepté par la ministre fédérale et les ministres provinciaux au nom de leurs gouvernements respectifs, laisse clairement entendre que les gouvernements fédéral et provinciaux ont convenu que l'élimination de la pratique voulant que l'on précise les points d'arrivée et de départ à l'extérieur d'une province était dans le meilleur intérêt du pays. Que cela soit juste ou non, la décision en revient au Parlement. En effet, les gouvernements eux-mêmes reconnaissent qu'il sera peut-être nécessaire de modifier les lois existantes afin de pouvoir modifier la politique.

In other words, the Manitoba Court of Appeal says that although the agreement between the federal and provincial Ministers of Transport might be in the best interests of the public, might be a good thing, the Ministers cannot agree amongst themselves because it is

[Text]

parce que c'est au Parlement de statuer à cet égard. Or, il semble que le projet de loi C-19 soit silencieux à cet égard.

The Transit's case decision states that amending legislation is required to implement the borders-only policy, yet we have not seen such a provision in the legislation.

Avez-vous réfléchi à cela? Est-ce que vous avez des commentaires à faire? Est-ce que vous croyez que les ministres, tant provinciaux que fédéral, peuvent changer d'eux-mêmes la réglementation qui prévaut actuellement dans le domaine du transport routier?

• 1930

M. Langlois: Le tribunal a sans doute jugé en fonction de la loi actuelle. Je perçois des difficultés pour en arriver à un changement de politique dans le cadre de la Loi Saint-Laurent de 1954. Là vous me demandez de mettre mon chapeau d'avocat constitutionnaliste. Selon les principes de droit que je connais en matière de délégation entre les deux niveaux de gouvernement, tout ce que l'on exige, c'est que le cadre réglementaire soit suffisamment précis, tel que stipulé dans la loi, pour que le rôle de la province soit encadré. Je n'ai pas étudié le projet de loi C-19 avec les yeux d'un avocat constitutionnaliste, mais il me semble qu'il ne pose pas de problème constitutionnel de fond. Mais il y a certainement un problème constitutionnel dans certaines provinces, dont le Manitoba, où on a anticipé la réforme.

Dans le secteur aérien, il n'y a pas de délégation. Au niveau du camionnage, comme il y avait délégation de la réglementation aux provinces, on ne pouvait pas du tout effectuer un changement avant la modification de la loi cadre fédérale. C'est probablement ce qui a motivé le jugement de la Cour d'appel du Manitoba. Cependant, je ne connais pas ce jugement, et je vous réponds en me rappelant mes principes de droit constitutionnel en matière de transport, en particulier l'article 92.10.

M. Ouellet: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Toupin.

M. Toupin: J'aimerais parler de quelques commentaires intéressants que vous avez faits.

À la page 6, vous dites ceci:

... le Gouvernement n'a pas reconnu que le Canada vit en 1987 à l'ère du multimodal et de l'intermodal.

Et cela va plus loin.

Le gouvernement fédéral aurait pu faire preuve de plus d'imagination. Nous avons des exemples de l'étranger à cet égard.

À la page 9, vous faites un commentaire intéressant sur la réciprocité pour les chemins de fer, entre ceux qui existent aux États-Unis et au Canada.

Enfin, à la page 15, vous parlez de votre souci quant aux régions éloignées.

[Translation]

up to Parliament to legislate in this matter. But Bill C-19 does not contain any provisions to this effect.

La décision relative au cas *Transit* dit qu'il est nécessaire d'adopter une loi modificatrice pour être en mesure d'appliquer une politique des frontières, mais la loi ne contient aucune disposition à cet effet.

Have you given this any thought? Do you have any comments to make? Do you think the federal and provincial Ministers can take it upon themselves to change those regulations that presently govern motor vehicle transportation?

Mr. Langlois: The court probably based its opinion on the present legislation. I think it will be difficult to arrive at a policy change within the context of the St. Lawrence Act of 1954. I will have to wear my constitutional lawyer's hat. According to the principles of law that I know concerning delegation of powers between two levels of government, the only thing that is required is that the regulatory framework be sufficiently precise, as stipulated by law, so that the role of the province is well defined. I did not look at Bill C-19 from the point of view of a constitutional lawyer, but I do not think it causes any fundamental constitutional problems. But it does cause a constitutional problem for those provinces, such as Manitoba, that anticipated the review.

There is no delegation within the context of air transportation. As far as trucking is concerned, because the regulatory responsibility was to be transferred to the provinces, it was not possible to make any changes before the federal act itself was modified. This is more than likely what the Manitoba Court of Appeal based its decision on. But, I am not familiar with this decision and my answer is based on what I can remember about constitutional law concerning transportation, particularly section 92.10.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Toupin.

Mr. Toupin: I would like to discuss a few very interesting comments you made.

On page 6 of your brief, you say:

... the government has not yet recognized that, in 1987, Canada now lives in an era of multimodal and intermodal transportation.

You go on to say:

The federal government could have used more imagination. There are foreign examples that we can learn from.

On page 9, you make an interesting comment concerning reciprocity between railway companies in the United States and in Canada.

Finally, on page 15, you express your concern about remote areas.

[Texte]

J'aimerais principalement vous poser des questions sur le point suivant: vous admettez dès le départ que vous appuyez le principe de la déréglementation par idéologie. Cependant, en regard du secteur du camionnage, vous émettez tant de réserves, qui me paraissent d'ailleurs très sensées, que l'on en vient à douter de votre appui au principe de la déréglementation dans ce secteur particulier. Pourquoi appuyez-vous la déréglementation dans le secteur du camionnage malgré les nombreuses réticences que vous émettez?

M. Langlois: J'avais peur que vous me posiez une question sur la fiscalité. Vous avez raison de dire que nous appuyons la déréglementation. Est-ce par idéologie? J'hésite un peu parce que ce n'est pas une position doctrinaire. C'est vraiment un jugement de valeur que la Chambre de commerce porte quant au contexte économique qui prévaut actuellement et à la nécessité, pour le Québec notamment, puisque c'est la Chambre de commerce de Montréal qui parle, de vivre à l'heure des autres unités politiques du continent américain où on est en période de déréglementation. Donc, dans la mesure où la Chambre de commerce souhaite qu'il se crée, au Québec en particulier, un climat économique favorable aux investissements étrangers et à toute forme d'investissements, on n'a pas le choix. Il faut se mettre au pas de l'Amérique du Nord. L'Amérique du Nord ne se mettra pas au pas du Québec.

Quant au transport routier, la raison de nos hésitations, c'est que le transport routier est au transport ce que la construction est à l'économie en général. C'est une industrie intensément «laborique», où il y a beaucoup de travailleurs qui sont peut-être parmi les plus faibles de la société.

• 1935

C'est probablement un des modes de transport où se manifestent le plus, aussi, les différences ou les dichotomies au niveau de l'application des lois sociales, fiscales et de travail entre, d'une part le Québec et ses concurrents immédiats, notamment les États américains qui sont immédiatement au Sud. Il y a donc un problème à affronter. Et nous disons au gouvernement fédéral ce qui suit:

Nous sommes en faveur de la déréglementation. Il n'y aucune raison que ça ne fonctionne pas, à la condition que les circonstances dans lesquelles sont placés les camionneurs québécois et canadiens leur permettent de faire concurrence aux Américains, sur un pied d'égalité. Et nous disons au gouvernement fédéral: Dans ce cas-ci, ne vous débarrassez pas de votre compétence par délégation, comme c'est le cas depuis 1955—je ne dis pas «débarrassez» dans le sens péjoratif, car cela a réglé un imbroglio juridique important—mais ne croyez pas pas que vous remplissez votre mandat simplement en changeant le mode de réglementation au niveau des provinces. Vous devez être conscients qu'il y a un problème fiscal dont vous êtes en partie responsables. Il y a une frontière à protéger, et vous êtes les seuls, capables de nous faire protéger, et ce à cause de votre compétence

[Traduction]

At the outset, you admit that you support the principle of deregulation for ideological reasons. However, with regard to trucking, you voice so many reservations, even though they do seem quite sensible, that they cast a doubt over your support of the principle of deregulation in this particular field. Why do you still support deregulation of trucking when you have so many reservations?

Mr. Langlois: I was afraid you were going to ask me a question about taxation. You are right when you say we support deregulation. Do we do so for ideological reasons? I hesitate a little because our position is not doctrinary. Actually, it is more of a value judgment that *La Chambre de commerce* has made concerning the economic context that presently exists and the need, in particular for the Province of Quebec, because *La Chambre de commerce* hails from Montreal, to keep abreast of the other political entities on the American continent who have adopted deregulation. Therefore, it is our opinion that in order to create, in the Province of Quebec in particular, an economic climate favourable to foreign investments and to any other kinds of investments, we have no other choice. We have to get in step with North America because North America will not get in step with the Province of Quebec.

The reason we hesitate concerning road transportation, is that road transportation is to transportation what construction is to the economy in general. It is a labour-intensive industry that counts a good number of workers that are probably amongst society's weakest members.

It is also probably the transportation means where the differences or dichotomies in the application of social, fiscal and labour laws between the Province of Quebec, on the one hand, and its nearest competitors, in particular those American states that are immediately to the south of it, on the other hand, are most evident. Therefore, there is a problem to be solved. We are telling the federal government:

We agree with deregulation. There is no reason why it cannot work, as long as Quebec and Canadian truckers are in a situation that allows them to compete with the Americans, on the same footing. We also tell the federal government: In this case, do not unburden yourself of your responsibility by means of a transfer, as has been the case since 1955—I am not saying this in a pejorative sense, since the transfer solved an important legal imbroglio—but do not convince yourself that you have carried out your mandate by simply changing the regulatory process at the provincial level. You must be aware that a fiscal problem exists and that you must assume part of the responsibility. There is a border to protect, and you are the only authority capable of protecting this border because you have jurisdiction over customs, international trade and immigration. In other terms, we must ensure

[Text]

en matière de douanes, de commerce international et d'immigration. C'est-à-dire, il faut s'assurer que les camionneurs américains qui viennent travailler au Canada, soit en bout de ligne, ou encore, en ayant des services accessoires à ceux qu'ils fournissent à leurs clients américains, il faut s'assurer, dis-je, à ce qu'ils paient leur juste part des taxes, leur juste part des charges sociales, et respectent les lois du travail canadiennes en termes de permis d'accès, etc.

Il faut penser que le Québec est particulièrement vulnérable, puisque la bande habitée qui est intéressante au plan du transport se limite à une région à peine 150 milles au nord de la frontière. Et cela correspond avec une frontière au sud, où il y a une intensité de services américains extrêmement grands. Donc, il y a un risque de pénétration. Nous disons donc ceci: Déréglementation quant au transport national, aucun problème! Les conditions d'exercice sont pratiquement les mêmes d'une province à l'autre. Mais, en ce qui a trait au transport transfrontalier, là il faut mettre un holà et ne pas donner le libre-échange avant d'en avoir acquis la contrepartie.

Il est faux de dire que nous sommes contre la déréglementation, au niveau national. Notre préoccupation c'est le transfrontalier: Canada-U.S.

M. Toupin: Très bien. Pour être plus précis, toujours en ce qui concerne le secteur du camionnage, et en fonction des réserves que vous avez émises, ne croyez-vous pas que la déréglementation favorisera la concentration du pouvoir économique de ce secteur, dans les mains des gros transporteurs? Je pense que la majorité des 10,000 transporteurs, dans ce domaine-là, sont de petits transporteurs qui possèdent de un à trois camions et dont la marge de profits est très minime, finalement.

Avec l'avant-goût que nous avons eu en 1985, ce qu'on appelle un premier «frisson» de la déréglementation, à savoir la prise de contrôle, par voie de fusion, de *Reimer Express Enterprises*, *Dominion Consolidated Truck Lines*, *CP Express* et *Direct Transportation*—quatre prises de contrôle, par voie de fusion, finalement—ne croyez-vous pas que, dans le domaine du camionnage, on va assister, entre autres, à une concentration du pouvoir économique avec les effets négatifs?

M. Langlois: Vous avez raison de poser la question. Cependant, je crois qu'il faut faire attention à l'utilisation des statistiques que vous citez. Les petites entreprises de camionnage dont vous parlez sont, pour l'essentiel, dans le commerce purement local. Donc, vous ferez ce que vous voudrez avec le projet de loi C-19, mais ce camionnage est de compétence provinciale. Les cas de fusion dont vous parlez sont tous des transporteurs internationaux.

Maintenant, quelle va être la situation au niveau du transport international, c'est-à-dire au niveau des grands transporteurs? L'expérience américaine nous démontre que, dans un premier temps, la déréglementation a suscité la création d'un très grand nombre d'entreprises. Il est vrai qu'aux États-Unis, on commence à voir un pendule

[Translation]

that American truckers who work in Canada either at the end of their route, or again, through additional services they offer their American clients, pay their fair share of taxes, assume their share of social responsibilities, and respect Canadian labour laws with regards to licences, etc.

We must keep in mind that the Province of Quebec is particularly vulnerable because the populated area that is most interesting from the point of view of transportation is limited to an area only 150 miles north of the border. This area corresponds to one south of the border where American transportation services are very concentrated. There is therefore a risk of penetration. We also say that as far as national transportation is concerned, deregulation poses no problems. Conditions are almost the same from one province to another. However, insofar as trans-border transportation is concerned, someone has to put his foot down and not give in to free trade until reciprocal arrangements have been made.

We are not against deregulation on the national level. Our concerns are with regards to the common border between Canada and the United States.

Mr. Toupin: Fine. Still on the subject of trucking and the reservations you have voiced, do you not think deregulation will promote the concentration of economic power in the hands of major carriers? I think most of the 10,000 trucking undertakings are small and own between one and three trucks. Their profit margin is quite small.

When you consider the small taste we were given of deregulation in 1985 when, through a merger, *Reimer Express Enterprises*, *Dominion Consolidated Truck Lines*, *CP Express*, and *Direct Transportation* were taken over, do you not think that, in the field of trucking, we will witness, amongst other things, a concentration of economic power and its negative effects?

Mr. Langlois: Your question is a good one. However, you must be careful in the way you use your statistics. The small trucking undertakings you refer to are, for the most part, essentially local undertakings. Therefore, these undertakings come under provincial jurisdiction, and Bill C-19 does not apply. The mergers you mentioned all involved international carriers.

What will the situation be as far as major carriers are concerned? The American experience demonstrates that deregulation fostered the establishment of a great number of companies. In the United States, the pendulum is swinging towards a certain amount of concentration, but services have become sufficiently diversified over the past

[Texte]

qui revient vers une certaine concentration mais, après quatre ou cinq ans d'expérience, il y a quand même suffisamment de diversification de services pour qu'il n'y ait pas eu d'augmentation des tarifs et semble-t-il que le climat concurrentiel est maintenu.

• 1940

Dernier élément de la réponse. Il faut que vous fassiez confiance à d'autres lois. La Loi nationale concernant les transports ne doit pas régler toutes les facettes de la problématique économique canadienne.

Je répète le reproche que j'ai fait aux travaux du gouvernement là-dessus, et je l'ai mentionné à M. Ouellet, vous oubliez que vous avez adopté, comme Parlement, une nouvelle loi de la concurrence qui devrait s'appliquer également dans le domaine des transports. Et l'erreur, peut-être, c'est de vouloir soustraire à l'application de cette loi très générale qui, d'ailleurs, devrait avoir un mécanisme de mise en oeuvre spécialisé dans le domaine, de lui enlever, dis-je, son application dans le secteur des services de transport. Cela nous apparaît être une erreur. Et, de la sorte, on multiplie inutilement la législation. On la rend incohérente avec les risques qu'il y ait des morceaux qui s'échappent entre les différentes lois.

M. Toupin: Une dernière question. Vous avez fait référence finalement aux effets de la déréglementation aux États-Unis. J'ai ici quelques données qui m'ont été transmises, à savoir que, suite à la déréglementation du camionnage, on a connu une importante discrimination au niveau des prix, contre les petits expéditeurs; une baisse du service; et une augmentation de la concentration. Donc, je pense ces chiffres démontrent que le secteur est moins concurrentiel et plus concentré depuis que 350 transporteurs ont fermé leurs portes ou diminué considérablement leurs activités, et que les dix plus grosses sociétés de ce secteur ont accru considérablement leur part du marché. On dit que 250,000 à 300,000 emplois ont été perdus suite à ces fusions. Ne croyez-vous pas—à moins que vous mettiez mes statistiques en doute—que ce qui s'est produit aux États-Unis, après ces fusions, risque de se produire au Canada?

M. Langlois: D'abord, je dois dire que je ne mets pas vos statistiques en doute. Il y aura sans doute des changements dans les entreprises, des fusions et des faillites, probablement: les moins efficaces vont tomber. Il faut faire attention à l'utilisation des statistiques américaines sur les pertes d'emplois. Parce que, en même temps qu'il y avait déréglementation, il y avait également une chute considérable de l'économie. Il faudrait savoir quelle est la raison d'être de ces pertes d'emplois. S'il y a eu pertes d'emplois, c'est peut-être aussi parce que nous faisons face à des entreprises qui étaient inefficaces et protégées par un système de réglementation dépassé. La Chambre de commerce est contre toute législation qui est inefficace.

Quant à la discrimination dans les prix, je ne suis pas un avocat américain, mais je sais qu'au niveau fédéral, il y a une législation qui sanctionne la discrimination dans les prix, entre des consommateurs de services identiques. Encore là, il s'agit d'une application des lois existantes.

[Traduction]

four or five years to ensure no increase in rates, and apparently, a competitive climate still exists.

And now, for the last part of my answer. You also have to have confidence in other acts. The National Transportation Act cannot solve every facet of Canada's economic problems.

I reiterate what I said a little earlier concerning the government's attitude, and I also mentioned it to Mr. Ouellet, you seem to forget that parliament has adopted a new Competition Act that should also apply to transportation. It might be a mistake not to apply this very general act, that, I might add, should include an implementation mechanism specifically adapted to transportation, to the very field of transportation. We think this is a mistake. This way, you create a situation where a whole series of acts have to be established. The legislation becomes incoherent and chances are some things will slip through the different acts.

Mr. Toupin: One last question. You mentioned the effects deregulation has had in the United States. I was informed that, after the deregulation of trucking operations, small shippers were discriminated against insofar as prices are concerned; services were decreased but were more greatly concentrated. I think these figures clearly demonstrate that the sector is less competitive and more concentrated since 350 carriers either closed down shop or greatly reduced their activities, and that the 10 biggest trucking companies greatly increased their share of the market. Apparently, between 250,000 and 300,000 jobs were lost after these mergers. Do you think—unless you doubt the accuracy of my statistics—that what occurred in the United States after these mergers, might possibly occur in Canada?

Mr. Langlois: First, I must say that I do not doubt the accuracy of your statistics. Companies will probably change, there will be mergers and bankruptcies: The less efficient companies will close down. You must be careful with the way you interpret American statistics concerning job losses. At the same time the deregulation was being implemented, the economy was suffering a considerable setback. We would have to find out the reason behind these job losses. They might be due to the fact that certain companies were inefficient and were protected by an outdated regulatory system. *La Chambre de commerce* is opposed to inefficient legislation.

As for price discrimination, I am not an American lawyer, but I know that there exists, at the federal level, a piece of legislation that sanctions price discrimination between consumers of identical services. Once again, we are talking about the application of existing acts.

[Text]

M. Toupin: Je pense qu'on pourrait continuer la discussion longtemps. C'est très intéressant, mais je dois céder ma place. Merci.

Le vice-président: Monsieur Layton.

M. Layton: Merci, monsieur le président.

Je veux remercier la Chambre de Commerce de Montréal et plus particulièrement M. Langlois, président du comité des transports et M. Rivard, président du comité du port, pour l'excellence de leur présentation.

On parle de plus en plus d'*interswitching* à Montréal, et cela semble préoccuper le CN et le CP. Est-ce que vous en avez parlé dans votre mémoire?

M. Langlois: Oui, nous sommes parfaitement d'accord avec cette appréhension des sociétés de chemins de fer. Nous croyons que l'accès est une chose excellente pour les transporteurs nationaux, mais qu'on ne devrait pas permettre l'accès aux chemins de fer américains, à moins qu'il y ait une réciprocité quant aux avantages. La préoccupation, quant au transport transfrontalier—préoccupation que nous avons véhiculée pour ce qui a trait au transport routier—origine de nos préoccupations en matière de chemin de fer. Il faut penser que le chemin de fer joue un rôle vital pour l'économie du port de Montréal qui est le troisième port en importance sur la Côte-Est. Donc, il faut s'assurer que les chemins de fer américains ne s'accaparent pas d'un trafic qui est déjà contrôlé par les chemins de fer canadiens et qui, plutôt que d'être dévié vers Cleveland ou d'autre ports, passe par le port de Montréal.

• 1945

M. Layton: Monsieur le président, je dois dire que si la dernière présentation de la journée a été longue, elle a été très intéressante. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Layton.

Messieurs Langlois et Rivard, nous vous remercions beaucoup pour les recommandations que vous nous avez faites et pour vos réponses à nos questions.

M. Langlois: Nous apprécions d'avoir été invités.

Le vice-président: La séance est levée.

[Translation]

Mr. Toupin: I think this discussion could go on for quite a while. It is very interesting, but I must give the floor to someone else. Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Layton.

Mr. Layton: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank *La Chambre de commerce de Montréal* and more specifically Mr. Langlois, chairman of the transportation committee, and Mr. Rivard, chairman of the ports committee, for an excellent presentation.

We hear more and more talk about *interswitching* in Montreal, and this seems to bother CN and CP. Do you discuss this in your brief?

Mr. Langlois: Yes, we agree with the fears expressed by the railway companies. We think access is an excellent thing for national carriers, but we also feel it should not be given to American railway companies unless there are advantages on both sides. Our concerns about transborder transportation—concerns we also voiced with regards to road transportation—stem from our concerns about railway transportation. It must not be forgotten that the railway plays a vital role in the economy of the Montreal harbour, which is the third biggest port on the east coast. Therefore, we must make sure that American railway companies do not take over that part of the traffic that is already controlled by Canadian railway companies and that, instead of going through Cleveland or other ports, goes through the Montreal harbour.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I must admit that even though today's last presentation was lengthy, it was quite interesting. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Layton.

Mr. Langlois, Mr. Rivard, thank you very much for your recommendations and thank you for having answered our questions.

Mr. Langlois: We appreciate having been invited to appear.

The Vice-Chairman: This meeting is adjourned.

Bud L. Maheu, Assistant Manager, International Trade Department;

George White, General Manager.

From the Canadian Air Line Pilots Association:

Norm Bindon, President;

John Keenan, General Counsel;

Roger L. Burgess, Webb, Manager, Information Services;

Lyla Stermer, Legal Counsel.

From the Canadian National Railways:

Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer;

W.H. (Bill) Morin, Senior Vice-President, Marketing;

Yvon H. Massé, Senior Vice-President, Financial Planning and Administration.

From the Canadian Pacific Railways:

I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer;

R.S. Allison, President;

R.J. Ritchie, Executive Vice-President.

From the Federal Railroad Administration:

John Riley, Administrator.

From the Association of American Railroads:

W.H. Dempsey, President and Chief Executive Officer.

From Dominion Marine Association:

Norman Hall, President;

Angus Laidlaw, Resource Co-ordinator.

From Luscar Limited:

J. Britt, Vice-President, Marketing;

Marshall Rothstein, Lawyer;

Emile Dubois, Manager, Transportation.

From the Canadian Railway Supply Industry:

D.G. Regan, President, Ronsco Supply Company Limited;

J.W. Nelham, Vice-President—Sales.

From the Canadian Retail Shippers' Association:

Ray MacDonald, Vice-President, Distribution, Store Development and Inventory Management, Zellers Inc.;

Doug Stewart, General Manager.

From La Chambre de commerce de Montréal:

Raynold Langlois, President, Transportation Committee;

Guy Rivard, President, Harbour Committee.

Bud L. Maheu, directeur adjoint, Division des transports internationaux;

George White, directeur général.

De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes:

Norm Bindon, président;

Maitre John Keenan, avocat-conseil général;

Roger L. Burgess, Webb, gestionnaire des services de renseignement;

Maitre Lyla Stermer, conseillère juridique.

De CN Rail:

Ronald E. Lawless, président-directeur général;

W.-H. (Bill) Morin, premier vice-président, Commercialisation;

Yvon-H. Massé, premier vice-président, Planification des finances et administration.

De CP Rail:

I.B. Scott, président-directeur général;

R.S. Allison, président;

R.J. Ritchie, vice-président exécutif.

De la Federal Railroad Administration:

John Riley, administrateur.

De l'Association of American Railroads:

W.H. Dempsey, président-directeur général.

De la Dominion Marine Association:

Norman Hall, président;

Angus Laidlaw, coordinateur des ressources.

De Luscar Limited:

J. Britt, vice-président, Commercialisation;

Maitre Marshall Rothstein, avocat;

Emile Dubois, gestionnaire, Transports.

De la Canadian Railway Supply Industry:

D.G. Regan, président, *Ronsco Supply Company Limited*;

J.W. Nelham, vice-président des ventes.

De la Canadian Retail Shippers' Association:

Ray MacDonald, vice-président, Distribution, promotion et inventaire du matériel, *Zellers Inc.*;

Doug Stewart, directeur général.

De la Chambre de commerce de Montréal:

Raynold Langlois, président, Comité des transports;

Guy Rivard, président, Comité du port.



If undelivered, return **COVER ONLY** to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Wabush Mines:

Frank Carter, General Solicitor;
J.F. Howard from Blaire, Cassels and Grandon.

From the International Association of Machinists, Local 1751:

Michel Cyr, President.

From the Association du camionnage du Québec Inc.:

Louise Pelletier, President;
Jacques Alary, Executive Vice-President.

From the Canadian Transport Lawyers' Association:

François Rouette, President.

From Iron Ore Company of Canada:

Carl Nickels, President;
Deana Silverstone, Legal Counsel;
Frank Titas, Legal Counsel.

From the Board of Trade of Metropolitan Toronto:

D. William Mutch, Chairman of District and Customs Committee;
Gordon C. Ramm, Director of Transportation, Food Processing Group;

TÉMOINS

De Wabush Mines:

Frank Carter, solliciteur général;
J.F. Howard, de la firme *Blaire, Cassels and Grandon*.

De l'Association internationale des machinistes, section locale n° 1751:

Michel Cyr, président.

De l'Association du camionnage du Québec Inc.:

Louise Pelletier, présidente;
Jacques Alary, vice-président exécutif.

De l'Association canadienne des avocats en transport:

Maître François Rouette, président.

De la compagnie Iron Ore du Canada:

Carl Nickels, président;
Maître Deana Silverstone, conseillère juridique;
Maître Frank Titas, conseiller juridique.

Du Board of Trade de la région métropolitaine de Toronto:

D. William Mutch, président du *Comité de la circonscription et des douanes*;
Gordon C. Ramm, directeur des transports, Groupe des industries alimentaires;

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 30

In Montreal, Quebec
Friday, April 3, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 30

A Montréal, Québec
Le vendredi 3 avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle
transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, APRIL 3, 1987

(50)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:10 o'clock a.m. this day, in Montreal, Quebec, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Acting Member present: Robert Layton for Ross Belsher.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Coalition of Concerned Shippers: David W. McCalden, National Manager, Physical Distribution, Sears Canada Inc.; Hugh M. Jones, Mining Association of Canada; Gerry Bennett, Council of Forest Industries of B.C.; Robert J. Toporowski, Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel Ltd. *From C.I.L. Inc.:* André Boily, Vice-President and Director general; Peter U. Benjung, Transportation Purchases Coordinator, Forest Products; R.L. Bob Amell, Assistant Manager, Raw Material and Energy Purchases; Neil Cattermole, Transportation Manager, Roy Aspden, Logistics Manager. *From La Chambre de commerce de Senneterre:* Denis Lamarche, President. *From the Canadian Pool Car Operators Association Inc.:* Norman A. Emblem, General Manager; E. Pequenez, Senior Vice-President, Consolidated Fastfrate Transport Group. *From the Association des mines et métaux du Québec:* Jean Roberge, Assistant to the Director general. *From Qué nord Inc.:* A.H.G. Sturton, Past-President and Consultant; Ron Jarvis, President; Paul Williams, Director of Marketing.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

David W. McCalden made a statement and with the other witnesses of the Coalition of Concerned Shippers answered questions.

André Boily made a statement and with the other witnesses of C.I.L. Inc. answered questions.

Denis Lamarche, of *La Chambre de commerce de Senneterre* made a statement and answered questions.

Norman A. Emblem made a statement and with E. Pequenez of the Canadian Car Operators Association Inc. answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 3 AVRIL 1987

(50)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 8 h 10, à Montréal, au Québec, sous la présidence de Darryl L. Gray, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Ross Belsher.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De la Coalition of Concerned Shippers: David W. McCalden, gestionnaire national, Distribution physique, Sears Canada Inc.; Hugh M. Jones, *Association minière du Canada*; Gerry Bennett, *Conseil des industries forestières de C.-B.*; Robert J. Toporowski, gestionnaire, Planification des transports, *MacMillan Bloedel Ltd.* *De la C.I.L. Inc.:* André Boily, vice-président et directeur général; Peter U. Benjung, coordinateur des achats de transports, Produits forestiers; R.L. Bob Amell, gestionnaire adjoint, Achats du matériel brut et de l'énergie; Neil Cattermole, gestionnaire des transports; Roy Aspden, gestionnaire de la logistique. *De la Chambre de commerce de Senneterre:* Denis Lamarche, président. *De l'Association canadienne des opérateurs de chars en commun:* Norman A. Emblem, gestionnaire général; E. Pequenez, premier vice-président, *Groupe Consolidated Fastfrate Transport*. *De l'Association des mines et métaux du Québec:* Jean Roberge, adjoint du directeur général. *Du Qué nord Inc.:* A.H.G. Sturton, ancien président et conseiller technique; Ron Jarvis, président; Paul Williams, directeur de la commercialisation.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (Voir *Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

David W. McCalden fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de la *Coalition of Concerned Shippers*, répondent aux questions.

André Boily fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de la *C.I.L. Inc.* répondent aux questions.

Denis Lamarche, de la *Chambre de commerce de Senneterre*, fait une déclaration et répond aux questions.

Norman A. Emblem fait une déclaration, puis lui-même et E. Pequenez, de l'*Association canadienne des opérateurs de chars en commun*, répondent aux questions.

Jean Roberge, of the *Association des mines et métaux du Québec* made a statement and answered questions.

A.H.G. Sturton made a statement and, with the other witnesses of Quénord Inc. answered questions.

At 11:20 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent
Clerk of the Committee

Jean Roberge, de l'*Association des mines et métaux du Québec*, fait une déclaration et répond aux questions.

A.H.G. Sturton fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de *Quénord Inc.* répondent aux questions.

À 11 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Friday, April 3, 1987

• 0810

The Vice-Chairman: I call the meeting to order. We call before us the Coalition of Concerned Shippers, who have appeared before the committee before. They have a five-minute statement to make and changes. There will be no questioning, and any other questions that will be referred will be referred once we get back to Ottawa. I believe we have appearing before us Mr. David McCalden, Mr. Jones, Mr. Bennett, and Mr. Toporowski.

Mr. David McCalden (Retail Council of Canada, Coalition of Concerned Shippers): Thank you very much, Mr. Chairman. By now I hope you have all ordered merchandise from the Sears catalogue you had two or three nights ago.

An hon. member: My wife has been on the phone ever since she received it.

Mr. McCalden: We thank the committee for allowing us to appear again, and for good reason. Something very significant has happened that we want to address and we have a prepared statement on it.

The other statement I would like to make as an opening remark is that I detect there is some credibility to the shippers' viewpoint. I detect that many people feel the shippers want cheaper rates. But the shippers are not in the business to get cheaper rates. What we want is a better system. We will not sacrifice anything for cheaper rates. We want a better system in total. We will not sacrifice safety. I think it has been pumped at us time and time again. I do not think our credibility is at the right level. We want a better transportation system for Canada and we are very responsible corporate people as well.

I would like to introduce Mr. Jones to read our statement. By the way, we have a statement filed and we will just read this statement.

The Vice-Chairman: The committee has it before us. Perhaps at the same time, sir, you could identify everyone at the table with you for the record.

Mr. Hugh M. Jones (Mining Association of Canada, Coalition of Concerned Shippers): I am Hugh Jones from the Mining Association of Canada.

Mr. Gerry Bennett (Council of Forest Industries of B.C., Coalition of Concerned Shippers): I am Gerry Bennett from the Council of Forest Industries of British Columbia.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le vendredi 3 avril 1987

Le vice-président: À l'ordre. Nous invitons maintenant à comparaître les représentants de la *Coalition of Concerned Shippers*, qui ont déjà comparu devant ce comité. Ils ont une déclaration de cinq minutes à faire et des changements à proposer. Il n'y aura pas de question, et les autres questions qui seront renvoyées, le seront une fois que nous serons rentrés à Ottawa. Nous avons donc, je crois, devant nous, M. David McCalden, M. Jones, M. Bennett et M. Toporowski.

M. David McCalden (Conseil canadien du commerce de détail, Coalition of Concerned Shippers): Merci beaucoup, monsieur le président. J'espère que vous avez déjà tous commandé la marchandise du catalogue Sears que vous aviez l'autre soir.

Une voix: Ma femme n'a pas lâché le téléphone depuis qu'elle l'a reçu.

M. McCalden: Nous remercions le Comité de nous avoir permis de comparaître à nouveau, et cela pour de justes raisons. Quelque chose de très important s'est produit et nous voudrions vous présenter la déclaration que nous avons préparée à ce sujet.

L'autre déclaration que je voudrais faire pour commencer est que j'ai l'impression que le point de vue des expéditeurs a une certaine crédibilité. Beaucoup de gens ont l'impression que les expéditeurs veulent des prix de transport moins élevés. Mais ce n'est pas là leur préoccupation essentielle. Ce que nous voulons, c'est un meilleur système. Nous ne sommes pas prêts à sacrifier n'importe quoi pour avoir des prix moins élevés. Nous voulons un meilleur système global. Nous refusons de sacrifier la sécurité. C'est ce qu'on nous a, je crois, constamment lancé au visage. Je ne crois pas que notre crédibilité est ce qu'elle devrait être. Nous voulons que le Canada ait un meilleur système de transport et nous n'oublions pas non plus que nous représentons des entreprises qui ont le sens des responsabilités.

M. Jones va lire notre déclaration. Comme nous l'avons déjà déposée, nous allons nous contenter de la lire.

Le vice-président: Le Comité l'a sous les yeux. Peut-être pourriez-vous en profiter, monsieur, pour présenter toutes les personnes qui vous entourent, afin qu'il en soit fait mention dans le compte rendu.

M. Hugh M. Jones (Association minière du Canada, Coalition of Concerned Shippers): Je m'appelle Hugh Jones et je représente l'Association minière du Canada.

M. Gerry Bennett (Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique, Coalition of Concerned Shippers): Je m'appelle Gerry Bennett et je représente le Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique.

[Text]

Mr. Robert Toporowski (Council of Forest Industries of B.C., Coalition of Concerned Shippers): Bob Toporowski from MacMillan-Bloedel, British Columbia.

Mr. Jones: We requested this second appearance because of what we feel is an important change in the course of the legislation. While you have been meeting to consider the actual legislation, the Canadian Conference of Motor Transport Administrators have been meeting to finalize their agreement on a National Safety Code. We wish them success and we are as anxious, as we understood many here were, to see this safety code progress parallel to Bill C-19.

You may have been as shocked as we were the other day when they announced they had gone beyond safety and had an agreement on extending the period of reverse onus to five years. This was especially troubling to those of us who had spent our time here before you trying to move "fit, willing and able" forward to an earlier point.

We have attempted to obtain official word on these decisions, on the means by which they reached them, and on their finality. All of our inquiries have gone unanswered. The truckers, on the other hand, seem to have a pretty good pipeline. We hear from them that the Nova Scotia representative asked that the word "potential" be added to public interest. We feel this would gut the legislation.

On Monday, the Ontario Trucking Association exclaimed they had won. Were we wrong to come before this group hoping to get a full and open forum for discussion of this point, or should we have been lobbying the CCMTA? We certainly hope not.

Please, to regain our confidence in this consultative process, fight to get the legislation back under your control. What may be happening to Bill C-18 in some other back room? If you cannot regain the power to institute "fit, willing and able" at an early date, at least protect the integrity of the reverse-onus clause. If you cannot keep the reverse onus clause as written, there is very little left in Bill C-19.

This brief message is probably about all we know about this news bulletin.

Mr. McCalden: We have not seen it.

The Vice-Chairman: Is this it, gentlemen?

Mr. Jones: This is it.

The Vice-Chairman: The Chair said no questions. We can take one short question.

[Translation]

M. Robert Toporowski (Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique, Coalition of Concerned Shippers): Bob Toporowski, de MacMillan-Bloedel, Colombie-Britannique.

M. Jones: Nous avons demandé à comparaître une seconde fois à cause de ce qui nous paraît être un changement important de l'évolution du projet de loi. Pendant que vous teniez des réunions pour étudier le projet lui-même, la Conférence canadienne des administrateurs du transport motorisé s'est réunie pour conclure leur entente au sujet d'un Code national de sécurité. Nos vœux les accompagnent et nous sommes tout aussi soucieux qu'eux, et que beaucoup de personnes présentes, je crois, de voir l'adoption de ce code de sécurité se faire en parallèle avec celle du projet de loi C-19.

Vous avez peut-être été aussi surpris que nous, l'autre jour, lorsqu'ils ont annoncé qu'ils étaient allés au-delà de la question de la sécurité et s'étaient mis d'accord pour prolonger de cinq ans l'utilisation du critère d'inversion du fardeau de la preuve. Cette décision était particulièrement décevante pour ceux d'entre nous qui s'étaient efforcés, lors de notre comparution, de faire avancer l'adoption du critère «prêt, apte et disposé».

Nous avons essayé d'obtenir une confirmation officielle de ces décisions, des moyens par lesquels on y est parvenu, et de leur caractère définitif. Toutes nos demandes de renseignements sont demeurées sans réponse. En revanche, les camionneurs semblent bien tuyautés. Ils nous ont appris que le représentant de la Nouvelle-Écosse avait demandé que le mot «potentiel» soit ajouté à intérêt du public. À notre avis, cela émasculerait le texte de loi.

Lundi, l'Association des camionneurs de l'Ontario a clamé victoire. Nous sommes-nous trompés en comparaisant devant ce Comité dans l'espoir de pouvoir discuter de cette question de manière libre et approfondie, et aurait-il été préférable que nous fassions du lobbying auprès de la CCATM? Nous espérons bien que non.

Je vous en prie, pour nous permettre d'avoir à nouveau confiance dans ce processus de consultation, battez-vous pour reprendre le contrôle du projet de loi. On ne peut qu'imaginer les manipulations auxquelles pourrait être soumis, ailleurs, le projet de loi C-18. Si vous ne pouvez retrouver l'autorité nécessaire pour imposer l'adoption rapide du critère «prêt, apte et disposé», protégez au moins l'intégrité de l'article relatif à l'inversion du fardeau de la preuve. Si vous ne pouvez pas en maintenir le libellé actuel, il ne restera pas grand-chose du projet de loi C-19.

Ce bref message est probablement à peu près tout ce que nous savons de ce bulletin de nouvelles.

M. McCalden: Nous ne l'avons pas vu.

Le vice-président: Est-ce tout, messieurs?

M. Jones: C'est tout.

Le vice-président: Le président a dit qu'il n'y aurait pas de question. Nous pouvons cependant en poser une petite.

[Texte]

An hon. member: This was such a short statement.

The Vice-Chairman: The Chair will take back what it said originally. One short question.

An hon. member: Is the next witness ready?

• 0815

The Vice-Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, at the outset, I think it is fair to say that the committee did hear from shipping groups very clearly that they were interested in lower rates. We did not hear to the same degree the phrase "better system". While I think all of us are as unhappy as you are, for different reasons, about the manner in which legislation proceeds, it is a reality of the system that we are operating under these days.

We may find out more on Tuesday, and I invite you to come and sit in Ottawa as the Minister of Transport tells us what he is going to change in these two bills. It is frustrating, and you are wondering about spending the time on the road. How about us?

Mr. Nowlan: Just one comment, because I know we want to go on with the thing. It is a very important message that the coalition has delivered; that is why we broke our precedent to have them here, and I am glad. The very fact that the four gentlemen are here representing their very diverse interests illustrates the concern they have.

There was supposed to have been a public statement Tuesday, and we are all in the dark, we are not all happy. We are going to be back in Ottawa today, some of us, and even before Tuesday when the Minister meets with us, I can tell you that we want to clarify this situation. Your attendance here today I think illustrates the concern that most of us feel around this table about what we understand has happened. We do not know what has happened, or the reasons for it.

Mr. McCalden: We have a request in to see the Minister as well. We are very disturbed.

Mr. Nowlan: Ronald Reagan is in town on Monday; I do not know if you are going to go ahead of him or not.

Mr. McCalden: This meeting that Mr. Angus referred to, is it an open meeting?

Mr. Angus: Oh, yes, Tuesday.

Mr. Nowlan: Yes. It is a meeting of this committee. It is a meeting of this committee at 3.30 p.m. to 7 p.m. Now, he thinks he is only going to be there until 5.30, but. . .

The Vice-Chairman: Okay. Thank you very much, gentlemen, once again. We will see you in Ottawa, I would assume.

[Traduction]

Une voix: Cette déclaration a été si brève.

Le vice-président: Le président revient sur ce qu'il a dit tout à l'heure. Une petite question.

Une voix: Le témoin suivant est-il prêt?

Le vice-président: Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, d'emblée, je crois qu'il est juste de dire que le Comité a clairement entendu les groupes d'expéditeurs dire que des tarifs inférieurs les intéressaient. Ils nous ont beaucoup moins parlé d'un «meilleur système». Si nous sommes tous, je crois, aussi mécontents que vous, encore que pour des raisons différentes, de la manière dont ce projet de loi évolue, il faut accepter le fait que c'est ainsi que fonctionne le système qui nous est imposé actuellement.

Nous en apprendrons peut-être plus mardi, et je vous invite à assister à l'audience d'Ottawa au cours de laquelle le ministre des transports nous dira ce qu'il va changer dans ces deux projets de loi. C'est frustrant, je sais, et vous pensez certainement au temps qu'il vous faudra passer en voyage. Et nous, alors?

M. Nowlan: Une brève remarque, car je sais que nous voulons aller de l'avant. Le message que vient de nous présenter la Coalition est très important; c'est pourquoi nous avons rompu avec nos habitudes et les avons invités à comparaître à nouveau, ce dont je me réjouis. Le fait même que ces trois messieurs qui représentent des intérêts extrêmement divergents, soient ici devant nous, montre bien la gravité de leurs préoccupations.

Une déclaration publique devait censément être faite mardi, mais nous sommes toujours dans l'obscurité, et cela ne nous plait pas du tout. Certains d'entre nous vont rentrer à Ottawa aujourd'hui et je puis vous dire qu'avant même que le ministre ne nous rencontre, mardi prochain, nous allons essayer de tirer cette situation au clair. Votre présence aujourd'hui illustre les inquiétudes de la plupart d'entre nous, à cette table, au sujet de ce qui s'est apparemment passé. Nous ne le savons pas exactement, et n'en connaissons pas les raisons.

M. McCalden: Nous avons également demandé à rencontrer le ministre. Nous sommes très inquiets.

M. Nowlan: Ronald Reagan sera en ville lundi; je ne suis pas du tout sûr que vous passerez avant lui.

M. McCalden: La réunion dont parlait M. Angus est-elle ouverte à tous?

M. Angus: Oh oui; elle a lieu mardi.

M. Nowlan: Oui. C'est une réunion de ce comité qui se tiendra de 15h30 à 19 heures. Le ministre ne pense pas pouvoir rester après 17h30, mais. . .

Le vice-président: Bien. Merci beaucoup, messieurs, encore une fois. Je suppose que nous vous reverrons à Ottawa.

[Text]

Le Comité entendra maintenant les représentants du *C-I-L Transport Logistics Group*, M. Benjung, M. André Boily,

Mr. Amell, Mr. Cattermole, and Mr. Aspden. Is that right?

Mr. Roy Aspden (Logistics Manager, Logistics Group, C-I-L Transport): Yes, that is right.

The Vice-Chairman: Welcome to the committee, gentlemen. We start early on Friday mornings; hopefully we will finish early on Friday. We have your brief before us in both English and French, and we thank you for it. If it is your desire to give us an overview, as usual, the more time you take, the less time we have for questions.

Mr. André Boily (Vice-President, Director General, Logistics Group, C.I.L. Transport): We will try to be very brief, Mr. Chairman. If you allow me to switch to my mother tongue, I would appreciate it.

Monsieur le président, membres du Comité, au cours du mois qui vient de s'écouler, de nombreux mémoires vous ont été présentés, certains soulevant différents points allant à l'encontre des projets de loi C-18 et C-19 sur le transport. Je tiens à vous féliciter, tous et toutes, pour votre patience, votre courage et le bon travail que vous avez accompli durant cette période.

C-I-L a pris une part active au processus de consultation visant la politique *Aller sans entraves*. Encore une fois, nous remercions grandement les membres du Comité de nous avoir permis de participer très activement à leurs délibérations.

Nous croyons que le projet est sain et viable et qu'il doit être adopté dans les plus brefs délais possibles. Nous croyons en effet que la loi envisagée améliorera les perspectives d'emploi et rétablira le pouvoir concurrentiel du Canada sur les marchés mondiaux et, enfin, accroîtra l'efficacité des transports canadiens en favorisant une saine concurrence au sein de cette industrie.

En faisant valoir ces points, nous voulons d'abord et avant tout atténuer les préoccupations que certains ont exprimées, cela au moyen de situations que nous avons vécues comme acheteurs importants de services de transport. C-I-L dépense au-delà de 200 millions de dollars par année en services de transport, et plus de la moitié de ces 200 millions est dirigée vers les services ferroviaires, soit 54.5 p. 100.

• 0820

Donc, les projets de loi sont importants pour nous et doivent être mis en application le plus rapidement possible de façon à ce que nous puissions tous bénéficier, dans les plus brefs délais, de tous les avantages qu'ils peuvent apporter à une société comme la nôtre.

Je suis venu aujourd'hui avec notre équipe de transport. Permettez-moi, monsieur le président, de vous la présenter. Pour ma part, je suis directeur général du

[Translation]

The committee will now hear the representatives of the C-I-L Transport Logistics Group, Mr. Benjung, Mr. André Boily,

M. Amell, M. Cattermole, et M. Aspden. Est-ce bien cela?

M. Roy Aspden (gestionnaire de la logistique, *Logistics Group, C-I-L Transport*): Oui, c'est exact.

Le vice-président: Soyez les bienvenus à notre Comité, messieurs. Nous commençons tôt le vendredi matin; espérons que nous finirons également tôt le vendredi. Nous avons votre mémoire devant nous, en anglais et en français, et nous vous en remercions. Si vous désirez nous présenter un aperçu d'ensemble, comme cela se fait habituellement, rappelez-vous que plus vous prendrez de temps, moins nous aurons de temps pour les questions.

M. André Boily (vice-président, directeur général, *Logistics Group, C-I-L Transport*): Nous essaierons de nous montrer très brefs, monsieur le président. Je vous saurai gré de me permettre d'utiliser ma langue maternelle.

Mr. Chairman, members of the committee, during the last month, numerous briefs were submitted to you, raising many different points about Bill C-18 and C-19. I want to congratulate you all for your patience, your courage and the excellent work you have done during that period.

C-I-L actively participated in the consultation process about Freedom to Move. Once more, we want to thank the members of this committee for allowing us to participate actively in their discussions.

We believe that the project is healthy and viable and that it should be adopted as quickly as possible. Indeed, we believe that the proposed legislation will improve employment opportunities and re-establish the competitive position of Canada on world markets; too, it will increase the efficiency of Canadian transports by promoting healthy competition within the industry.

In stressing these points, we want, above all, to alleviate the concerns expressed by some of you by describing some of the situations that we have seen as major buyers of transport services. C.I.L. spends more than \$200 million a year on transport services, and more than half of this sum is applied to railway services, specifically, 54.5%.

Thus, these bills are important for us and must be implemented as quickly as possible so that we may, as soon as possible, enjoy all the benefits that they can bring to our type of society.

I came today with our transport team, which I would like to introduce, Mr. Chairman. I am Director General of the Forest Industry component of C.I.L. which is

[Texte]

secteur forestier et industriel de la C-I-L qui, il va sans dire, a un intérêt marqué pour les projets de loi dont nous discutons. Étant donné notre ampleur et notre importance dans l'économie canadienne, avec des ventes d'au-delà de 1.5 milliard de dollars, il est important que nous soyons impliqués et que nous puissions travailler avec vous pour rendre ces projets de loi très efficaces. Si je suis ici aujourd'hui, c'est entre autres pour témoigner de l'appui de la haute direction de la C-I-L à l'initiative gouvernementale dont nous discutons aujourd'hui.

Je vous présente ceux qui m'accompagnent. M. Peter Benjung est responsable du transport des produits industriels dans l'est de l'Ontario, au Québec et dans les Maritimes. M. Roy Aspdén, qui est affilié à notre secteur mines et construction, possède des usines au Québec et en Alberta ainsi que de nombreuses usines à travers le Canada et doit expédier des matières dangereuses dans plusieurs secteurs et dans plusieurs coins du pays. M. Bob Amell est responsable du secteur des plastiques, secteur qui a des usines dans le sud de l'Ontario et en Alberta, et du transport de ces produits. M. Neil Cattermole est responsable du secteur des engrais chimiques et du transport des engrais depuis les usines de l'Ontario ainsi que des nombreuses petites usines faisant partie du réseau des détaillants en Ontario, au Québec et dans les Maritimes.

Notre mémoire, dont vous avez reçu copie il y a quelques instants, couvre les points suivants:

1. La question de la sécurité qui nous tient à cœur à la C-I-L et qui est une priorité dans tous les domaines, tant au niveau de la fabrication qu'au niveau du transport des produits que nous fabriquons;
2. La question des revenus des sociétés ferroviaires;
3. La question de l'emploi, y compris les changements technologiques;
4. Le développement économique et régional;
5. La question de la concurrence de l'industrie du rail américaine;

Nous voulons illustrer toutes ces questions-là par des exemples concrets afin de vous démontrer le bien-fondé de la loi proposée. Nous nous permettrons, au cours de la période de discussion, d'expliquer davantage les exemples que nous avons soulevés dans notre mémoire.

6. Un autre point très important pour nous, c'est la liberté au niveau de la gestion des coûts. Ici, nous réitérons ce que nous avons déjà affirmé, à savoir que les infrastructures dans l'industrie du rail doivent traduire les réalités économiques actuelles et que, de ce fait, le meilleur moyen pour les transporteurs d'assurer la bonne marche de leurs affaires est de se fonder sur les principes de la gestion par objectifs;

• 0825

7. L'accès à la concurrence, question sur laquelle nous donnons des exemples de tarifs compétitifs et de co-utilisation des voies, de droits de terminal et d'offres finales d'arbitrage;

[Traduction]

obviously very interested in the bills we are talking about. Because of our size and of our importance in the Canadian economy, with sales that top \$1.5 billion, it is important that we should be involved and able to work with you to give maximum effectiveness to these bills. I am here today, among other things, to bear witness to the support of the senior management of C.I.L. for the government initiative that we are discussing.

May I now introduce my colleagues. Mr. Peter Benjung is in charge of the transportation of industrial products in eastern Ontario, Quebec and the Maritimes. Mr. Roy Aspdén, who is associated with our mining and construction components, owns plants in Quebec and Alberta as well as numerous other plants throughout Canada and has to ship dangerous goods for many branches of industry to various parts of our country. Mr. Bob Amell is in charge of our plastics component which has plants in southern Ontario and Alberta, and of the transportation of these products. Mr. Neil Cattermole is in charge of the chemical fertilizers component and of their transportation from our Ontario plants and the numerous small factories that belong to our retailers' network in Ontario, Quebec and the Maritimes.

Our brief, which was distributed to you a short while ago, covers the following points:

1. Safety, which is of paramount importance to the C.I.L. and a priority in all areas, whether it be in manufacturing or the transportation of our products;
2. The revenues of railway companies;
3. Employment, including technological changes;
4. Economic and regional development;
5. Competition from the American rail industry;

We wanted to illustrate these questions with concrete examples to demonstrate the merits of the proposed legislation. If we may, during the discussions, we shall provide more explanations on the examples that we have used in our brief.

6. The freedom of cost management is another very important issue for us. We repeat, as we have already insisted before, that the railway plant must reflect present-day economic reality and that the best way for the carriers to ensure the smooth running of their business is to base it on the principles of management by objectives;

7. Competitive access, an issue for which we provide examples of competitive rates, common use of tracks, terminal rights and final offer arbitration;

[Text]

8. La question des marchés captifs;

9. La confidentialité des contrats que nous croyons importante; toute information doit être limitée à la seule connaissance de la nouvelle agence nationale sur les transports;

10. La libéralisation du transport par camion d'une province à l'autre. Nous sommes fermement convaincus du besoin de lever dès maintenant les restrictions à cet égard. Nous citons deux exemples dans notre mémoire qui mettent en lumière la nécessité d'adopter très rapidement le projet de loi C-19.

Tous, à la C-I-L, nous avons fortement résisté à toute tentative visant à modifier la loi découlant de l'énoncé de la politique *Aller sans entraves*, car nous croyons que la loi telle qu'elle est proposée permet un heureux mariage des intérêts, tant des expéditeurs que des transporteurs. Nous sommes bien conscients que s'il fallait attendre qu'un projet de loi soit parfait avant de l'adopter, on n'y arriverait jamais.

Nous croyons que ce que nous avons devant nous est bien structuré. On devra probablement y apporter quelques petites modifications à l'avenir, mais nous croyons qu'il faut le mettre en vigueur le plus tôt possible quitte à faire quelques corrections lorsque le besoin s'en fera sentir.

Madame, messieurs, nous avons en main d'excellents projets de loi. Hâtons-nous de les adopter afin que tous puissent profiter d'une économie plus saine. Étant donné vous avez tous hâte que ces délibérations cessent pour pouvoir vous mettre à la tâche et que vous avez sans doute une bonne fin de semaine devant vous, je ne vous parlerai pas davantage des points qui sont soulevés dans notre mémoire. Je vous invite à nous poser des questions pour avoir plus de précisions. Mes collègues et moi nous ferons un plaisir d'y répondre dans la mesure du possible.

Merci de nous avoir donné ce temps précieux. Je vous souhaite bonne chance dans vos travaux puisque que votre tâche a été lourde jusqu'à maintenant et qu'elle le sera davantage dans les semaines à venir. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Boily. Au nom du président, je peux vous dire que je suis entièrement d'accord avec vous. Par contre, je pense que certains de mes collègues sont moins d'accord.

Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, as all others who have appeared, you treat the safety issue as a number-one priority and you list it first. Everybody does. Why then should we not give it number one priority in dealing with Bill C-19, and not bring Bill C-19 into place? The legislation may be dealt with but not proclaimed and put into place at least until January 1, 1989, to allow time for the safety code and all the infrastructure necessary, the inspection services and what not, to be put in place across the country so that they are in effect when the bill takes effect. Why would you not want to see that kind of

[Translation]

8. Captive markets;

9. Confidential contracts; an important issue for us. All access to information must be limited to the new National Transport Agency;

10. Relaxing of the rules applicable to interprovincial trucking. We are firmly convinced that restrictions in this area should be lifted immediately. In our brief, we give two examples highlighting the need to pass Bill C-19 very rapidly.

All of us at C.I.L. have staunchly resisted all attempts to change the legislation stemming from the policy document *Freedom to Move*; indeed, we believe that the proposed legislation, as it stands now, allows a felicitous merging of the interests of shippers and carriers both. We are well aware of the fact that if one had to wait for a bill to be perfect before passing it, it would never happen.

We believe that what we have now is well structured. It will probably be necessary to introduce a few changes in the future, but we feel that it should be enacted as soon as possible and that there will always be time for changes when they become necessary.

Madam, gentlemen, what we have here are excellent bills. Let us hasten to pass them so that everybody can profit from the healthier economic environment that they will create. Since you are all looking forward to the end of these hearings so that you can get down to real business, and since you probably have a pleasant weekend ahead of you, I shall not belabour the points raised in our brief. You are welcome to ask us for clarifications. My colleagues and myself will be happy to respond to the best of our capacity.

Thank you for having given us this opportunity. I wish you success in your endeavours, for I know that your workload has been heavy up to now and that it will be even more so in the coming weeks. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very, Mr. Boily. On behalf of the chairman, I can tell you that I totally agree with you. On the other hand, I think that some of my colleagues may not.

Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, comme tous les témoins qui vous ont précédés, vous donnez la priorité absolue à la question de la sécurité. Tout le monde en fait autant. Pourquoi donc ne pas lui donner la priorité en ce qui concerne le projet de loi C-19, et ne pas mettre celui-ci en place? On peut le traiter mais non le proclamer et le mettre en oeuvre, au moins jusqu'au 1^{er} janvier 1989, afin d'avoir suffisamment de temps pour mettre en place le code de sécurité et toute l'infrastructure nécessaire, les services d'inspection, etc., de manière à ce que tout fonctionne lorsque la loi entrera en vigueur. Pourquoi ne

[Texte]

number-one priority given to safety when you say it is the number-one priority?

• 0830

Mr. Peter Benjung (Transportation Purchases Coordinator, C-I-L Transport Logistics Group): Safety is the number-one issue at C-I-L. We have said that. We believe that. We have been actively involved in federal, provincial, and municipal regulations. We have standards that exceed government regulations.

On the issue of Bill C-19—and I have to speak from my experience as a buyer of bulk transportation interprovincially—I find that the current market-entry restrictions hinder my attempts to have maximum safety on the roads. I will give you an example. When I was out in Alberta buying transportation for our Edmonton operation, a small, locally based trucker came to us and said he had a lot of experience handling dangerous goods and wanted to provide some service to us. We gave him a trial run in the Edmonton area. He did a phenomenal job. We expanded the use of him to other points in Alberta. Soon we had a safe operation throughout the province of Alberta, with specialized equipment, well-trained drivers, and impeccable customer service.

We then sought to expand this service to Saskatchewan, Manitoba, and British Columbia. Under the current market-entry restrictions, we were delayed in implementing this carrier. We are not saying the other carriers were not safe; we are saying that our attempts to have a carrier that more than met our expectations were hindered by the regulations.

We had large truckers who were not competitors of this individual oppose the application. So here we were trying to expand a specialized, well-trained service, and we were being hindered by large carriers. They saw this as a competitive threat and tried to stop the application. As a result, we were delayed about six months from expanding the use of this carrier. So my experience has been that the market-entry restrictions make it difficult for us at times to use the carriers we want.

Mr. Benjamin: That begs the question, though. The problem is about the extension of that carrier's routes. It had nothing to do with safety; it had to do with the conflicting regulations among the provinces. I am assuming from what you have just told us that safety was not the issue in that case.

[Traduction]

voudriez-vous pas que la priorité absolue soit donnée à la sécurité alors même que vous dites qu'elle est au premier rang de vos préoccupations?

M. Peter Benjung (coordonnateur des achats de services de transport, C-I-L Transport Logistics Group): La sécurité vient au premier rang à la C-I-L. Nous l'avons déjà dit. Nous y croyons. Nous avons pris une part active à l'élaboration des règlements fédéraux, provinciaux, et municipaux. Nos normes sont supérieures à celles du gouvernement.

En ce qui concerne le projet de loi C-19—et je dois là m'appuyer sur mon expérience d'acheteur de services de transport interprovinciaux de vrac—je trouve que les restrictions actuelles imposées à l'accès aux marchés entrave mes efforts pour obtenir une sécurité maximum sur les routes. En voici un exemple: Lorsque j'étais en Alberta pour acheter des services de transport pour notre entreprise d'Edmonton, un petit transporteur local est venu nous voir et nous a déclaré qu'il avait une grande expérience de la manutention des marchandises dangereuses et qu'il voulait nous offrir ses services. Nous lui avons fait faire un essai dans la région d'Edmonton. Il nous a fait un travail sensationnel. Nous avons donc commencé à l'utiliser pour desservir d'autres destinations de l'Alberta. Il nous a fallu peu de temps pour avoir un système de transport très sûr dans toute la province de l'Alberta, avec matériel spécialisé, conducteurs bien entraînés, et un service aux clients impeccable.

Nous avons alors essayé d'étendre ce service à la Saskatchewan, au Manitoba, et à la Colombie-Britannique. En raison des restrictions actuelles d'accès au marché, le déploiement de ce transporteur a été retardé. Nous ne voulons pas dire par là que les autres transporteurs ne sont pas sûrs; tout ce que nous voulons dire, c'est que nos tentatives pour utiliser un transporteur dont le service allait au-delà de ce que nous attendions ont été entravées par des règlements.

De gros camionneurs qui n'étaient pas des concurrents pour ce transporteur ont fait opposition à la demande. Voilà donc une situation où nous essayions d'étendre un service spécialisé et bien organisé et où de gros transporteurs nous faisaient obstacle. Ils y voyaient une menace et essayaient donc de bloquer la demande. Nous avons donc perdu environ six mois avant de pouvoir étendre le service de ce transporteur à d'autres provinces. D'après mon expérience, les restrictions d'accès au marché nous rendent donc parfois difficile l'utilisation des transporteurs que nous voulons.

M. Benjamin: C'est une pétition de principe. Le problème qui se pose est celui de l'extension du territoire couvert par ce transporteur. Cela n'a rien à voir avec la sécurité; ce dont il s'agit, c'est du conflit créé par les règlements des diverses provinces. Je suppose là, d'après ce que vous venez de nous dire, que la sécurité n'était pas en cause dans cette affaire.

[Text]

The former head of the Interstate Commerce Commission urged us not to make the same mistake they did. They are having to go back and clean up the mess of all the new entrants, gypsies, and financial instability. But you disagree with that?

Mr. Benjung: Yes.

Mr. Benjamin: Well, there goes your number-one priority.

Mr. Boily: Hold on a minute. Just because we do not agree with your comment does not mean we do not care about safety. I think all carriers that are already on the road are conducting themselves very well and are meeting the safety code. I think the others who would want to enter into a freer market in this area would have to meet the same restrictions.

Mr. Benjamin: The established carriers, whether they are large or small, are doing a good job, the overwhelming majority of them.

Mr. Boily: Where is the concern then?

Mr. Benjamin: Some of the truckers themselves, individual truckers, have said they want those inspection services in place. They want us to check their books, procedures, and vehicles as frequently as we think necessary. They are asking for it themselves. They want to avoid getting into the U.S. situation, where several states are trying to re-regulate. Now why should we walk into that with our eyes wide open?

• 0835

Mr. Benjung: Mr. Benjamin, we can only comment on our experience. We have minimum selection criteria which place safety above economic considerations. That is number one, and we are saying from our experience extra-provincial trucking regulations make it difficult for us at times to use the cares we want to use.

Mr. Benjamin: Do you think we should guard the welfare of Canadian transporters by seeing to it that the access provisions of our law provide an equivalency with U.S. laws? Both the truckers and the railroads have said our law provides privileges for American truckers and railroads in Canada that Canadian transporters cannot have in the United States. For example, they saw no necessity for competitive line rates.

They have six major carriers and another half a dozen middle-sized railroads, which would seem as though if there is some logic to competitive line rates it would be more necessary with the multiplicity of railways like that. Do you think we should have a safeguard in there that we

[Translation]

L'ancien chef de la *Interstate Commerce Commission* nous a instamment demandé de ne pas commettre la même erreur que son organisme, qui est maintenant obligé de tout reprendre et de mettre de l'ordre dans un système plein de nouveaux exploitants et de transporteurs hors-la-loi, qui souffre d'instabilité financière. Mais vous n'êtes pas d'accord avec cela?

M. Benjung: Non.

M. Benjamin: Voilà ce que vaut votre priorité absolue.

M. Boily: Un instant. Ce n'est pas parce que nous ne sommes pas d'accord avec votre remarque que la sécurité nous laisse indifférents. J'estime que tous les transporteurs qui sont déjà sur la route se comportent très bien et respectent le code de sécurité. Je considère que les autres, qui veulent accéder à un marché plus libre dans ce secteur, devraient se soumettre aux mêmes restrictions.

M. Benjamin: L'énorme majorité des transporteurs bien établis, qu'ils soient grands ou petits, font du bon travail.

M. Boily: Alors, où est le problème?

M. Benjamin: Certains des camionneurs ont tout de même dit qu'ils voulaient que ces services d'inspection soient en place. Ils veulent que nous vérifions leurs livres, leurs méthodes, et leurs véhicules, aussi fréquemment que nous le jugeons nécessaire. Ce sont eux-mêmes qui nous le demandent. Ils veulent éviter la situation qui règne aux États-Unis, où plusieurs États essaient de revenir à la réglementation. Pourquoi nous mettre sciemment dans un tel pétrin?

M. Benjung: Monsieur Benjamin, nous pouvons seulement parler de notre expérience. Nous avons des critères de sélection minimums qui placent la sécurité au-dessus des considérations d'ordre économique. C'est cela qui compte avant tout, et nous vous disons que l'expérience nous a appris que les règlements du camionnage extra-provincial nous rendent parfois difficile de faire preuve d'autant de soin que nous le voudrions.

M. Benjamin: Pensez-vous que nous devrions protéger le bien-être des transporteurs canadiens en nous assurant que les dispositions relatives à l'accès contenues dans notre loi offrent une équivalence avec les lois américaines? Les camionneurs, comme les chemins de fer, ont dit que notre loi offre aux camionneurs et chemins de fer américains des avantages, au Canada, dont les transporteurs canadiens ne peuvent pas jouir aux États-Unis. Par exemple, les prix de ligne concurrentiels ne leur paraissaient pas du tout nécessaires.

Ils ont six grands transporteurs et une demi-douzaine de chemins de fer de taille moyenne, si bien que s'il est le moins logiquement d'utiliser des prix de ligne concurrentiels, ceci serait plus nécessaire aux États-Unis, à cause de la multiplicité même des compagnies de

[Texte]

will do unto you what you do unto us, just on the element of fairness?

Mr. Neil Cattermole (Transportation Manager, C-I-L Transport Logistics Group): With competitive line rates, one of the major bills being debated in the United States right now is on competitive access. Shipper organizations in the United States want to see a competitive U.S. rail system.

As a representative of C-I-L and our fertilizer business, I also am a representative on the Fertilizer Institute, which is a U.S. association of fertilizer companies. At their annual convention of the Transportation Committee last year, I did an update on the current legislation and where it stands. The association has applauded the Canadian government in its recognition that competitive line rates are a means to give competitive access to shippers served by one railroad. It is fully supported by the TFI, and they are fighting a battle in the United States right now to get similar provisions. Just because Canada has recognized what was lacking in Staggers, I do not feel it is a reason to take it out.

Mr. Benjamin: You have a situation down there where individual states can act, as well as the national authority, particularly in the trucking industry. We have had evidence from truckers of the difficulties they have in individual states. They mentioned places New York, Washington and Oregon, where in the course of getting access and licensing and routes, the individual state itself causes them problems, whereas here in Canada we will have a uniformity with the agreement of the provinces that will not cause those kinds of problems for an American trucker up here. Is this fair?

Mr. Benjung: Our experience with Canadian and U.S. truckers, Mr. Benjamin, has been that the Canadians can compete very effectively with the Americans.

Mr. Benjamin: You bet they can. Mr. Cattermole, what has become a cliché is that the level playing field is not in effect down there compared to here.

Mr. Cattermole: I would like to add that Bill C-19 is only a bill dealing with extra-provincial trucking, between provinces. Within each individual province—

Mr. Benjamin: And across the U.S. border.

Mr. Cattermole: —there are still different sets of legislations. American truckers cannot come into Canada and get a licence just to run in Ontario. This bill does not do that. This bill is only going to allow them access to Canadian markets to the United States, but most American truckers are either here, have bought out Canadian companies, or have already acquired the licences.

[Traduction]

chemins de fer. À votre avis, le projet de loi devrait-il contenir une garantie qui dise que nous leur rendrons la pareille, tout simplement par mesure d'équité?

M. Neil Cattermole (gestionnaire des transports, C-I-L Transport Logistics Group): En ce qui concerne les prix de ligne concurrentiels, un des projets de loi les plus importants qui sont actuellement discutés aux États-Unis a trait à l'accès aux autres transporteurs. Les organisations d'expéditeurs des États-Unis voudraient que le réseau ferroviaire américain soit compétitif.

En tant que représentant de C-I-L et des fabricants d'engrais, je représente également le *Fertilizer Institute*, qui est une association américaine de producteurs d'engrais. Au cours du congrès annuel de leur comité des transports, l'an dernier, j'ai présenté une mise à jour sur l'état d'avancement du projet de loi. L'association a applaudi le gouvernement canadien d'avoir reconnu que des prix de ligne concurrentiels sont un moyen de permettre à des expéditeurs captifs d'avoir accès à d'autres transporteurs. Cette mesure est pleinement appuyée par le TFI qui lutte actuellement aux États-Unis pour obtenir des dispositions analogues. Je ne trouve pas que ce soit une raison de la supprimer, sous prétexte que le Canada a reconnu ce qui manquait dans la *Staggers Act*.

M. Benjamin: Aux États-Unis, les États peuvent agir individuellement, au même titre que les autorités nationales, en particulier dans le domaine de l'industrie du camionnage. Des camionneurs nous ont donné des exemples de difficultés auxquelles ils se sont heurtés dans certains États. Ils ont parlé de l'État de New York, du Washington et de l'Oregon, où lorsqu'ils font une demande d'accès, de permis et d'utilisation de certains parcours, c'est l'État lui-même qui leur cause des problèmes, alors qu'au Canada, il existe une uniformité, approuvée par les provinces, qui évite ce genre de problèmes au camionneur américain. Est-ce juste?

M. Benjung: L'expérience que nous avons du camionnage canadien et américain, monsieur Benjamin, prouve que les Canadiens peuvent concourir très efficacement avec les Américains.

M. Benjamin: Vous parlez! Monsieur Cattermole, c'est devenu un lieu commun que de dire qu'en comparaison du Canada, les atouts ne sont pas également partagés de l'autre côté de la frontière.

M. Cattermole: Je tiens à ajouter que le projet de loi C-19 concerne uniquement les transports routiers extra-provinciaux, entre provinces. Dans chaque province. . .

M. Benjamin: Et les transports transfrontaliers.

M. Cattermole: . . . les lois demeurent différentes. Les camionneurs américains ne peuvent pas obtenir un permis au Canada pour travailler uniquement en Ontario. Ce projet de loi ne les y autorise pas. Il leur permet seulement d'avoir accès aux marchés canadiens, mais la plupart des camionneurs américains sont déjà installés ici, ont acheté des compagnies canadiennes, ou ont déjà obtenu leurs permis.

[Text]

We have situations at our plant at Courtright where in the fertilizer season, because of the demand to ship product into the state of Michigan for us to market, we require the services of U.S. truckers. Canadian trucking companies cannot provide adequate trucks for us.

• 0840

This year we attempted to reduce from six carriers to two for the transport of anhydrous ammonia, and the largest commitment we could get from a Canadian carrier was seven trailers. We need at least 30 a day in order to keep our plant running and be economically viable and sell our product. So what do we do?

Mr. Benjamin: It still begs the question I asked. Do you think we should have an equivalency in terms of access provisions—reciprocal—that would make it equal to what we are allowed to do down there, so that they are not allowed to do any more than that up here? Do you not think that would be fair?

Mr. R.L. Amell (Logistics Manager, C-I-L Transport Logistics Group): But since Staggers, Mr. Benjamin, Canadian truckers have had access to the U.S. market.

Mr. Benjamin: Well, they always have had—before Staggers too.

Mr. Amell: The reciprocity has in fact been in place. It is there.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Reid.

Mr. Reid: I want to focus in on a fairly narrow portion of perhaps both bills, having to do with what is a captive shipper. I take it from your submission that the people you represent, C-I-L, in its broad, national operation, are served by trucks and by railways. To lay the background, can you tell us what numbers of your plant operation are served only by one railroad and what numbers of your plants are served by a railroad and an effective trucking operation?

Mr. Boily: That is a two-pronged question. Perhaps I can address the first one. We at C-I-L had a look at our degree of captivity on rail. We identified that 87% of the total tonnage we generate is captive on one rail line, as defined in Bill C-18.

The question as to what percentage of our volume has access to a viable truck option is very complicated. It is a function of the product, the distance you have to transport to your market, and also the ability of the market to incur a higher transportation cost. So I do not think we can answer that question on the second part at this point.

Mr. Reid: You probably heard the rail companies taking pretty strong exception to the definition of a captive shipper in the bill itself. They emphasize that you are not

[Translation]

Au cours de la saison d'utilisation des engrais, à cause de la demande qui existe dans l'État du Michigan, nous sommes obligés de faire appel aux services de camionneurs américains pour expédier notre produit. Les camionneurs canadiens n'ont pas les camions équipés pour transporter des engrais.

Cette année, nous avons essayé de ramener de six à deux le nombre des camionneurs qui assurent le transport de l'ammoniaque anhydre, et aucun transporteur canadien n'a pu nous promettre plus de sept remorques. Or, il nous en faut au moins 30 par jour pour que notre usine continue à tourner et demeure économiquement viable, et pour vendre notre produit. Que faire?

M. Benjamin: La même question continue à se poser. À votre avis, les dispositions relatives à l'accès devraient-elles être équivalentes—réciproques—de manière à ce que l'on ne donne pas plus de liberté aux camionneurs américains, chez nous, qu'on nous en donne chez eux? Cela ne vous paraîtrait-il pas juste?

M. R.L. Amell (gestionnaire des services de logistique, C-I-L Transport Logistics Group): Mais depuis l'entrée en vigueur de la *Staggers Act*, M. Benjamin, les camionneurs canadiens ont accès au marché américain.

M. Benjamin: Mais ils l'avaient déjà, avant l'adoption de cette loi.

M. Amell: La réciprocité existe en fait.

Le vice-président: Merci beaucoup, M. Benjamin. Monsieur Reid.

M. Reid: Je voudrais parler d'un point assez précis de ces deux projets de loi, la question de l'expéditeur captif. D'après votre exposé, je crois comprendre que la C-I-L que vous représentez, pour ses activités nationales, utilise les camionneurs et les chemins de fer. Pour préciser les choses, pouvez-vous nous dire combien de vos usines peuvent uniquement utiliser les services d'un chemin de fer et combien, ceux d'un chemin de fer et d'une entreprise de camionnage efficace?

M. Boily: Il s'agit là en fait de deux questions. Permettez-moi de répondre à la première. À la C-I-L, nous avons étudié la situation pour voir dans quelle mesure nous étions tributaires du chemin de fer. Nous avons ainsi constaté que 87 p. 100 du tonnage total sont captifs d'une seule ligne de chemins de fer, selon la définition du projet de C-18.

Il est très compliqué de dire quel est le pourcentage de notre volume de production qui a accès à un service de camionnage viable. Cela est en effet fonction du produit, de la distance du marché, et également de la capacité de ce marché d'absorber un coût de transport plus élevé. Je ne pense donc pas qu'il nous soit possible de répondre à la seconde partie de votre question.

M. Reid: Vous savez probablement que les compagnies de chemins de fer ont assez vigoureusement protesté contre la définition que donne le projet de loi d'un

[Texte]

captive if you have a viable shipping operation, and the competitiveness of trucks tends to keep the competition there for rail. Can you elaborate? We have to keep a viable shipping operation as well, you know. So I wonder if all of your competitive line access provisions are of necessity. If I said to choose the definition in the legislation, you would say, yes, we want to keep it because it gives you all these opportunities.

I turn to page 2 of your brief and refer first to the process of rate-setting with the railway companies. I see you use pretty strong language in some instances, in light of their representation to us yesterday. What is your experience as a shipper in the fixing of rates and the opportunity of competitive rates?

Mr. Aspden: I would like to address that with a specific example, of our plant in West Carlsland, opposite the actual setting of rates. One example takes us into the southern Idaho marketplace, a marketplace that is not easily accessible by truck, due to distance. As a result, it basically keeps that plant captive to rail; we are local to CP Rail.

CP Rail, due to their demand for their long haul, has been quoting rates through the crossing at Kingsgate, as opposed to Coutts. That allows us one alternative, but it is a circuitous route and it takes us up to 10 to 15 days to access that marketplace. It is a competitive marketplace. As a result, the rates they have in place and the additional time it takes to go through that routing of Kingsgate has precluded us from securing business in that marketplace.

• 0845

Alternatively, if we had the option of going across Coutts and negotiating with CP Rail through some of the mediums this bill offers, we would access that marketplace. I think a lower cost would result from a lower transit time, as well as better utilization of our lease car fleet. So rates and service to our customer would both be addressed, and we would be working in closer partnership with CP Rail than what is occurring now across the Kingsgate crossing.

Mr. Reid: Due to the special nature of your products, such as chemicals, do you build or provide your own fleet or carrier, whether it is rail or truck? As you look down the road, do you see yourselves making a capital investment in a carrier fleet instead of using for-hire vehicles?

Mr. Boily: We do have our own trucks in some areas, but they are very specialized. For instance, the explosive mix trucks we use on satellite plants serve very key customers in remote areas and so on. Our entire fleet represents about 2% of the transportation services we buy with the \$200 million I mentioned earlier. The only reason why we have our own trucks is because we have to

[Traduction]

expéditeur captif. Elles soulignent le fait que vous n'êtes pas captif si vous êtes un expéditeur viable, et que la concurrence des camions a tendance à obliger les chemins de fer à se montrer compétitifs. Qu'en pensez-vous? Nous aussi, sommes obligés d'être des expéditeurs viables, vous savez. Je me demande donc si toutes vos dispositions concernant l'accès à d'autres transporteurs sont vraiment nécessaires. Si je vous demandais de choisir la définition retenue dans le projet de loi, vous répondriez affirmativement parce qu'elle vous offre ces diverses possibilités.

À la page 2 de votre mémoire vous parlez tout d'abord du processus de fixation des prix chez les compagnies de chemins de fer. Je vois que vous vous montrez parfois virulents, compte tenu de leur intervention devant nous hier. En tant qu'expéditeur, quelle est votre expérience de la fixation des prix et des possibilités de prix concurrentiels?

M. Aspden: Je vous répondrai en prenant un exemple précis, celui de notre usine de West Carlsland, en ce qui concerne l'établissement des prix. Il existe un marché dans le sud l'Idaho, qui n'est pas facilement accessible par camion, à cause de la distance. Notre usine est donc pratiquement captive du chemin de fer; en l'occurrence du CP.

Du fait de la demande de transport de longue distance, les prix donnés par le CP impliquent le passage de la frontière à Kingsgate, au lieu de Coutts. Cela nous laisse une seule autre solution, mais il s'agit d'un itinéraire très indirect qui demande 10 à 15 jours pour amener notre produit au marché. Or, c'est un marché où la concurrence est forte. Les prix pratiqués et le temps additionnel que demande le passage par Kingsgate nous a donc interdit de nous faire une place sur ce marché.

Si nous avions la possibilité de passer par Coutts et de négocier avec le CP, en utilisant les moyens que ce projet de loi met à notre disposition, nous pourrions pénétrer dans ce marché. Un temps de transport plus court réduirait nos coûts et nous permettrait de mieux utiliser notre flotte de wagons loués. On tiendrait ainsi compte des prix et du service à notre clientèle, et nous travaillerions de plus près avec le CP que c'est le cas à l'heure actuelle à la traverse Kingsgate.

M. Reid: Compte tenu des caractéristiques particulières de vos produits, comme les produits chimiques que vous fabriquez, construisez-vous ou fournissez-vous vous-mêmes vos propres véhicules de transport ferroviaire ou routier? Prévoyez-vous un jour investir pour fabriquer ou acheter vos propres véhicules plutôt que d'en louer?

M. Boily: Nous possédons un certain nombre de camions, mais ils sont très spécialisés. Par exemple, les camions que nous utilisons à nos usines satellites pour transporter des mélanges explosifs desservent des clients très importants dans des régions éloignées. Notre parc automobile représente environ 2 p. 100 des services de transport que nous achetons avec les 200 millions de

[Text]

operate in a very specialized mode and we feel that we have the expertise. We are the only ones who have the expertise to be able to conduct these captive operations.

I might say that we are in the business to produce, manufacture and distribute all kinds of industrial chemicals across the country, which is what we are good at and feel very safe doing. However, we tend to let people who are specialized in transportation provide us with the service they are very good and safe at. Therefore, we have no intention of becoming more involved in transportation, and we will continue to buy services from people who make transportation their specialty.

Mr. Benjung: We should also mention that on the rail side, we have a significant investment in tank cars which the railways do not provide. They are built to our specifications, and we maintain and monitor their performance.

Mr. Reid: If you make that kind of capital investment in your rail car construction, do you become more captive to the railway you are being served by? Does it give you any greater viability, and do you get any credit for your investment?

Mr. Benjung: I can address that from the point of view of forest and industrial products. We have about 1,000 tank cars on lease, and it costs us about \$5 million a year just to rent the cars, which does not include maintenance and costs associated with upkeep. A lot of these cars are on long-term leases of up to 15 or 20 years. So we are captive in the sense that if we did not have rail service, we would be left with a significant lease cost that we could not utilize.

Mr. Reid: Does it have any impact on your rate setting?

Mr. Benjung: There is a provision called mileage compensation, which gives us compensation for providing our own equipment. Our experience has been that the railways compensate you for each mile a tank car runs in lieu of providing the cars, but the compensation does not actually cover our total out-of-pocket costs.

Mr. Reid: Do you get the benefit of any longer-term contracts with the railway at a preferred rate or otherwise?

• 0850

Mr. Benjung: We wish we did.

Mr. Amell: Mr. Reid, when you are captive to one railway and you have made this investment, I could equate it to going into a negotiation on your knees.

[Translation]

dollars que j'ai mentionnés plus tôt. Si nous possédons un certain nombre de camions, c'est uniquement parce que nous fonctionnons dans un domaine très spécialisé et que nous croyons posséder les connaissances et l'expérience nécessaires. Nous sommes les seuls à pouvoir le faire.

Je pourrais ajouter que notre activité consiste à produire, fabriquer et distribuer toutes sortes de produits chimiques industriels dans tout le Canada, ce que nous faisons très bien d'ailleurs et, soit dit en passant, en toute sécurité. Nous avons toutefois tendance à utiliser les services de spécialistes des transports qui savent très bien ce qu'ils font et qui le font en toute sécurité. Nous n'avons donc aucunement l'intention de nous impliquer davantage dans le transport, et nous continuerons d'acheter des services de ces spécialistes.

M. Benjung: Il faudrait aussi mentionner que nous avons beaucoup investi dans les wagons-citernes, wagons que les transporteurs ferroviaires ne fournissent pas. Ils sont construits selon nos normes, et nous en maintenons et surveillons le rendement.

M. Reid: Ce genre d'investissement vous rend-il davantage captif du transporteur ferroviaire dont vous achetez les services? Vous assure-t-il une meilleure viabilité, et obtenez-vous quelques compensations en retour de votre investissement?

M. Benjung: Pour répondre à cette question, je pourrais peut-être utiliser l'exemple de nos produits forestiers et de nos produits industriels. Environ mille de nos wagons-citernes sont loués, et cela nous coûte environ 5 millions de dollars annuellement, sans compter les frais d'entretien. Une bonne partie de ces wagons-citernes sont louées à long terme, pendant 15 ou 20 ans. Nous sommes donc en quelque sorte captifs, puisque si nous ne pouvions obtenir de service de transport ferroviaire, nous devrions quand même payer cette note considérable sans pour autant recevoir le service.

M. Reid: Cela influe-t-il sur les prix que vous devez payer?

M. Benjung: On a prévu une certaine indemnité de millage, ce qui nous permet de récupérer une certaine partie de notre investissement, puisque nous fournissons notre propre équipement. Les transporteurs ferroviaires nous accordent une certaine remise pour chaque mille parcouru par l'un de nos wagons-citernes, mais cette remise ne nous permet pas de récupérer nos frais complètement.

M. Reid: Cet investissement vous permet-il de conclure avec le transporteur ferroviaire des contrats à long terme et à des taux préférentiels?

M. Benjung: C'est ce que nous souhaiterions, mais ce n'est pas le cas.

M. Amell: Monsieur Reid, se retrouver captif d'un transporteur ferroviaire après avoir fait un tel investissement, c'est un peu négocier à genoux, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Reid: Mr. Chairman, my last question is still on page 2 and the reference to a potential increase in traffic. You make a comment I do not particularly like to see:

CP has publicly stated that they do not expect to gain any market share from CN because the latter will aggressively price to protect their traffic.

As you look down the road, do you anticipate increased rail traffic? Will rails recover any traffic from truck movement? Will the competition between the two rails will be minimized or otherwise by this bill?

Mr. Aspden: I would refer to the Carsland Plant and look at increased rail revenue. Yes, this possibility exists and is very real. When we opened our Carsland Plant in 1977, we were shipping 100% of our product by rail. In 1987, we are shipping 65% by truck. Part of the movement by truck is local to just south of the border. We ship 60% of our products south of the border.

With provision to move products across another gateway, such as Coutts, and in conversation and negotiation with CP Rail, we could find ourselves in a situation where a long-term agreement with that railway would provide additional services to our customer, thereby moving traffic from the trucking sector, where required by our customer, back to rail.

As the price fluctuation in the market on the commodity we move changes, it allows us to focus on more distant markets. With the ability to move our product more directly to market through the gateway of our choice, with negotiation, we would be able to access further markets, thereby providing larger volumes to rail.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Layton.

Mr. Layton: I would like to congratulate and compliment the transport group for the way in which they presented their ideas. We are always limited for time in terms of review and questioning, and I find your format aids this process very well.

I pick up after my colleague, Mr. Reid, about confidential contracting. It is on page 10, item 9. You point out that a concern has been expressed about whether filing contracts jeopardizes confidentiality. Yesterday we listened to Mr. Dempsey and Mr. Riley from the United States speaking of the experience with the rail renovation program they have had and the results. More than anything, they pointed to the innovativeness of the railroads once they were given a certain freedom. You point out this confidentiality will allow this to happen.

[Traduction]

M. Reid: Monsieur le président, ma dernière question a trait à la possibilité que la demande de transport augmente. Dans votre mémoire, vous faites une observation qui ne me plaît guère. Vous dites que:

le CP a publiquement déclaré qu'il ne s'attendait pas à s'accaparer une part du marché du CN, parce que celui-ci offrira des prix extrêmement concurrentiels pour protéger sa clientèle.

Prévoyez-vous une augmentation quelconque dans le domaine du transport ferroviaire à plus ou moins long terme? Les transporteurs ferroviaires récupéreront-ils une certaine partie du transport par camion? Croyez-vous que ce projet de loi atténuera la concurrence entre le CN et le CP?

M. Aspden: Je pourrais peut-être vous parler de notre usine de Carsland et de la possibilité que nous ayons davantage recours au transport par rail. Oui, cette possibilité est très réelle. Quand nous avons ouvert notre usine de Carsland, en 1977, nous expédions la totalité de nos produits par rail. En 1987, nous en expédions 65 p. 100 par camion. Une partie du transport par camion est local, juste au sud de la frontière. Nous livrons 60 p. 100 de nos produits aux États-Unis.

Si nous pouvions utiliser une autre plaque tournante, comme Coutts, nous pourrions peut-être alors négocier avec le CP et conclure une entente à long terme en fonction de services additionnels à nos clients. Cela permettrait de ramener une certaine partie des services de transport offerts par camion vers les transporteurs ferroviaires.

La fluctuation des prix de nos produits nous permet de nous concentrer sur des marchés plus éloignés. En ayant la possibilité de faire parvenir nos produits plus directement vers nos marchés, et en ayant aussi la possibilité de négocier, nous pourrions atteindre des marchés plus éloignés, ce qui nous permettrait d'utiliser davantage le transport par rail.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Reid. Monsieur Layton.

M. Layton: Je félicite le groupe des transports de la façon dont il a formulé ses idées. Le temps nous presse toujours, et je trouve que la formule que vous avez adoptée facilite grandement la tâche.

J'enchaîne sur ce que disait mon collègue, M. Reid, avec la formule des contrats confidentiels. Dans votre mémoire, à cette rubrique, vous dites que l'on craint que le dépôt des contrats mette en jeu leur caractère confidentiel. Hier, MM. Dempsey et Riley, des États-Unis, nous ont parlé du programme de rénovation qui a eu lieu aux États-Unis dans le domaine du transport ferroviaire et de ses résultats. Ils ont particulièrement insisté sur l'initiative dont ont fait preuve les transporteurs ferroviaires après s'être vus conférés une certaine latitude. Vous dites que cette confidentialité permettra que cela se produise aussi chez nous.

[Text]

In your second reaction to this concern, you say "be addressed by the requirement that all rates be compensatory". I find it a little hard to understand how the negotiation goes on between somebody who claims something has to be compensatory to be fair and acceptable under the law and, at the same time, be negotiable. How will this work from the point of view of a shipper? How does a negotiation go on if the offerer of the service has a base he cannot go below?

Mr. Benjung: Under today's regulations, we are at a significant disadvantage because the railway can say it is going below costs or this is not compensatory. If you are effectively captive, as many of us at this table are, as Bob Amell mentioned, you are negotiating on your knees. We would welcome the National Transportation Agency giving us a clear definition of a compensatory rate. We understand it will be coming through in the regulations after implementation of the bill.

• 0855

Mr. Layton: In the area of the concern expressed about the confidentiality, the agency may use the contents to make rulings, but the information should remain on an absolute need-to-know basis. In your opinion, should the legislation as it is presently before us be amended to reach such a goal? Have you suggested any actual amendments or would you be prepared to introduce as a result of our discussions today the kind of clause or language or idea our legislative writers could use to respond to this particular concern?

Mr. Benjung: We do not have the clause and subclause down by verse, but there is a requirement right now that the agency will prescribe the requirements for the contract summary. Quite frankly, we would like to see any references to a summary deleted. We do not see where they fit the purpose. They can in fact impinge upon confidentiality.

Our experience has been that the summaries in the U.S. can go a large way towards impinging upon the confidentiality. For example, they may mention caustic soda shipped from Bécancour to Toronto, but they may not tell you who the shipper is. Since I am the only one producing caustic soda at Bécancour, someone will know I have a contract. They will not know what it is, but they will know that I have a contract.

We appreciate the need for all contracts to be filed with the agency to monitor the impact of this bill; we strongly support it. We do not see the requirements for a summary of the contract itself being available. We do not see the purpose it serves.

Mr. Layton: All right. My last question goes back to the first one Mr. Benjamin raised, which is the question of safety. When you own your own cars or lease them and

[Translation]

Vous dites ensuite que l'exigence qui veut que tous les prix soient compensatoires éliminera l'inquiétude que l'on entretient à l'écart de la concurrence injuste. Je comprends difficilement comment on peut vouloir que pour être justes et acceptables en vertu de la loi, des prix soient en même temps compensatoires et négociables. Comment voyez-vous cela du point de vue de l'expéditeur? Comment peut-on négocier si la partie qui offre le service ne peut dépasser une certaine limite?

M. Benjung: Les règlements actuels nous limitent considérablement, parce que le transporteur peut prétendre que le prix fixé ne lui permet pas de faire ses frais ou qu'il n'est pas compensatoire. L'expéditeur véritablement captif, comme c'est le cas de plusieurs d'entre nous, doit négocier à genoux, comme le disait Bob Amell tout à l'heure. Nous apprécierions que l'Office national des transports nous fournisse une définition qui soit claire de ce qu'est un prix compensatoire. Cette définition devrait faire partie des règlements qui suivront la mise en oeuvre du projet de loi.

M. Layton: En ce qui concerne l'inquiétude exprimée à propos de la confidentialité, l'office peut utiliser le contenu des contrats pour prendre ses décisions, mais les renseignements qu'ils renferment devraient demeurer confidentiels en tout temps. Selon vous, faudrait-il amender le projet de loi à cet effet? Avez-vous suggéré des amendements en bonne et due forme, ou seriez-vous disposés, à la suite de nos discussions d'aujourd'hui, à nous faire savoir quel genre d'articles ou de formulations nos rédacteurs juridiques devraient utiliser pour répondre à cette inquiétude précise?

M. Benjung: Nous n'avons pas rédigé l'article ou les paragraphes précis que nous voudrions voir inclure au projet de loi, mais il est prévu que l'office prescrira les exigences en fonction du résumé des contrats. Nous souhaiterions que toute mention d'un résumé soit éliminée du projet de loi. Nous n'en voyons pas l'utilité. De tels résumés peuvent mettre en jeu le caractère confidentiel des contrats.

C'est en tout cas ce que démontre l'expérience aux États-Unis. Par exemple, on peut mentionner dans ces résumés que de la soude caustique est expédiée de Bécancour à Toronto, sans pour autant indiquer le nom de l'expéditeur. Mais puisque je suis le seul producteur de soude caustique à Bécancour, la conclusion que je possède un contrat s'impose d'elle-même. Personne n'en connaîtra les modalités, mais tous sauront que j'ai un contrat.

Nous comprenons bien la nécessité que tous les contrats soient déposés auprès de l'office afin de contrôler l'effet de ce projet de loi. Cela ne nous pose absolument aucune difficulté. Mais nous ne voyons pas la nécessité qu'un résumé du contrat soit publié. Nous n'en voyons pas l'utilité.

M. Layton: Très bien. Ma dernière question s'inscrit dans la même veine que ce qu'a soulevé M. Benjamin au sujet de la sécurité. Compte tenu que vous possédez vos

[Texte]

accept responsibility for them, in actual operation is it the railroad that then assumes responsibility for rolling safety—that is, brakes, gearboxes, and whatever else? If there is a hot box coming, is it your responsibility or theirs?

Mr. Boily: We prescribe in C-I-L, just as it has been also a philosophy that has been promoted within the Canadian Chemical Producers' Association, the cradle-to-grave responsibility. From the time you decide you are going to be responsible for the shipping and the use of your products, we cannot turn around and let the transportation mode—whatever it is—take ownership or be completely responsible for whatever is going to happen between our manufacturing facility and the customer's site.

So I would say that we continue to be concerned and we continue to be responsible for the handling of our products in the hands of transporters. We have equipped ourselves with emergency response teams and all kinds of other safety devices that make sure our products not only reach our customers safely, but also are being used safely. This is the concept of cradle to grave, which we endorse in C-I-L.

Mr. Layton: I am a little worried, Mr. Chairman, because I think the industry represented before us today tends to have a particular profile or a particular responsibility in society after for instance the Mississauga rail breakdown. It may occur as a result of overlooked or hurried or inadvertent—whatever we want to use—human error on a maintenance job on the truck carriage of a leased element in the 100-unit train. As soon as the railroad hooks up to that unit on your property, does it then assume the set of brakes is going to work or is not going to jam?

Mr. Benjung: There is no exception, Mr. Layton. Each tank is fully inspected by a C-I-L representative and then by a CN representative before it is loaded. A CN representative works out of a small shed and spends a half a day each day looking at each car before we load it. This includes the tank itself as well as the running gear. We will not release any cars that are not in tip-top shape.

Mr. Layton: This is an interesting thing. Right away I hear two people doing it. Society wants to be sure it is safe and now I hear there are two people who are going to warrant this. This does not make it safer. It also suggests to me we are duplicating.

Mr. Benjung: No. Our experience has been very good with this method. I think a CTC regulation requires the railways to inspect cars before they pull them out. Our responsible care requires that we have absolute certainty about the safety of the car and in fact the railways are doing that as well, so we find that complementary.

[Traduction]

propres wagons ou que vous les louez, et que vous en acceptiez la responsabilité, à qui la responsabilité de la sécurité revient-elle dans le contexte de l'exploitation—qui s'occupe des freins, des embrayages, et de tout le reste?—est-ce que c'est la compagnie de chemins de fer? En cas de pépin, qui se charge de le régler? Est-ce vous, ou le transporteur?

M. Boily: C'est C-I-L, nous appliquons le principe de la responsabilité totale, que prône l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Après avoir décidé d'accepter la responsabilité du transport et de l'utilisation de nos produits, nous ne pouvons pas nous retourner vers les transporteurs—de quelque mode de transport que ce soit—en leur disant qu'ils sont totalement responsables de tout ce qui peut survenir entre notre usine et l'installation du client.

Nous continuons donc de suivre nos produits et nous assumons la responsabilité de leur manutention entre les mains des transporteurs. Nous nous sommes dotés d'équipes d'urgence et de toutes sortes de mécanismes de sécurité pour veiller non seulement à ce que nos produits parviennent à destination en toute sécurité, mais aussi à ce qu'ils soient utilisés d'une manière qui soit sûre. C'est le principe de la responsabilité totale que nous appliquons chez C-I-L.

M. Layton: Je suis un peu inquiet, monsieur le président, parce que je pense que cette industrie doit assumer une responsabilité particulière dans la société, et notamment, par exemple, après les événements survenus à Mississauga. Quand on songe à un convoi de 100 wagons, on n'est jamais à l'abri de l'erreur humaine. Quand le transporteur vient chercher un wagon sur votre propriété, suppose-t-il en partant que les freins vont fonctionner?

M. Benjung: Monsieur Layton, aucun wagon n'est négligé. Chaque citerne fait l'objet d'une inspection complète par un représentant de la C-I-L, et ensuite, par un représentant du CN, avant son chargement. Un représentant du CN est là en permanence et passe une demi-journée, chaque jour, à inspecter chaque wagon avant son chargement. Et cette inspection porte autant sur la citerne même que sur la structure du wagon. Nous ne laissons partir aucun wagon en plus ou moins bon état.

M. Layton: C'est intéressant. Deux personnes s'occupent de ces inspections. La société veut être rassurée quant à la sécurité, et vous me dites que deux personnes en sont chargées. Ce n'est pas plus rassurant qu'il faut. Et cela me paraît du double emploi.

M. Benjung: Non. Cette méthode nous a très bien servis. Je pense qu'il y a un règlement de la CCT qui exige que les compagnies de chemin de fer inspectent les wagons avant leur départ. Nous devons quant à nous nous assurer de la parfaite sûreté du wagon, tout comme les compagnies de chemins de fer, d'ailleurs. Nous

[Text]

[Translation]

considérons donc ces inspections comme complémentaires.

• 0900

Mr. Layton: I am just wondering if the government should have a third one, then.

M. Layton: Je me demande alors si le gouvernement ne devrait pas en faire une troisième.

Mr. Benjung: It could be a make-work project, perhaps.

M. Benjung: Cela pourrait peut-être occuper quelques-uns de ses fonctionnaires.

Mr. Angus: Just following on the dialogue between the witnesses and Mr. Layton, once it is on the rails, once it is in CN's hands or CP hands and say it is going a fairly lengthy distance, we have been told that the new mechanisms on the trains are so good that you do not know if they are going to wear out until it happens; the bearings will go within 15 miles.

M. Angus: Pour enchaîner sur le dialogue entre les témoins et M. Layton, une fois que le wagon est sur les voies, et que le CN ou le CP en assume la responsabilité, on nous a dit que les nouveaux mécanismes dont sont dotés les wagons sont si bons qu'on ne peut en prévoir la défaillance avant qu'elle ne se produise; dans un tel cas, le mécanisme lâchera dans moins de 15 milles.

On CP in Thunder Bay, we have had a situation where the carmen are required to visually inspect a stationary train while riding by on a tractor. Now, I do not whether any chemical cars are in those trains or whether they have a different procedure, but if there were chemical cars, C-I-L cars in that train, would you feel very comfortable about this kind of inspection?

On nous a dit qu'à Thunder Bay, les préposés doivent inspecter visuellement un convoi en se déplaçant sur un tracteur. Je ne sais pas s'il y a des wagons remplis de produits chimiques dans ces convois, ou si la procédure est différente quand il y en a, mais si c'est le cas, s'il y a des wagons appartenant à la C-I-L dans ce convoi, cette procédure d'inspection vous rassure-t-elle?

Mr. Boily: Certainly not.

M. Boily: Absolument pas.

Mr. Benjamin: It is called corner-cutting.

M. Benjamin: C'est ce qu'on appelle couper au plus court.

Mr. Boily: On the other hand, as a supplier or a provider of products to the transporter, we cannot necessarily tell them how to run their business any more than we would like them to tell us how to run ours. If they are not doing things safely, they have to respond to their own authorities, be it government or others, but if they do not do things right and we know, we will certainly complain loudly to their authorities to make sure they bring their safety standards up to par with ours.

M. Boily: Par contre, en tant que fournisseur de produits au transporteur, nous ne pouvons pas lui dire comment faire son travail. Et l'inverse est aussi vrai. S'il néglige l'aspect de la sécurité, il devra en répondre au gouvernement ou à quelque autre autorité. S'il ne s'acquitte pas comme il le devrait de ses responsabilités, et que nous le sachions, nous nous en plaindrons sûrement avec vigueur auprès de l'autorité compétente pour faire en sorte qu'il rehausse ses normes de sécurité au niveau des nôtres.

To come back to Mr. Layton's question, that does not mean to say we are going to turn our back on the responsibility of any mishaps that could result from a mistake or a lack of proper safety standards used by our transporters. We will continue to make sure that whatever happens, after it happens—hopefully it would not, but if it does happen, we are there right on the spot to make sure the chemicals or whatever we transport that is under our responsibility will be handled with care and in a safe manner.

Pour revenir à la question de M. Layton, cela ne signifie pas que nous allons rejeter la responsabilité de tout incident qui pourrait découler d'une erreur ou de l'application de normes de sécurité insuffisantes de la part de nos transporteurs. Quoi qu'il arrive—en espérant qu'aucun incident ne survienne—mais quoi qu'il arrive, nous allons continuer de faire en sorte d'être là pour veiller à ce que les produits chimiques ou tous les produits que nous transportons, et dont nous assumons la responsabilité, soient manipulés avec soin et d'une manière qui soit sûre.

Mr. Angus: Unfortunately, by that point it may be too late. And it may have happened 20 or 40 or 100 miles from the inspection site and all the public will know is that it is a C-I-L car. They will not know about the current inspections.

M. Angus: Malheureusement, une fois l'accident survenu, il est peut-être trop tard. Et l'accident peut avoir eu lieu à 20, 40 ou 100 milles du lieu d'inspection, et toute la population saura que c'est un wagon de la C-I-L. Mais elle ne saura rien des inspections.

Going back to your comment about cradle to grave, the reality is that whether it is in a regulated or a deregulated environment, there is a gap in that cradle-to-grave system where it is out of your control.

Pour en revenir au principe de la responsabilité totale dont vous parliez tout à l'heure, que ce soit dans un contexte de réglementation ou de déréglementation, il n'en demeure pas moins qu'il y a un moment où le contrôle de vos produits vous échappe.

[Texte]

The situation I described in Thunder Bay is under regulation and the CTC has been trying to get CP to change for over a year now, even after being ordered by the Minister of Transport to have it changed. Our concern—and it comes back to the whole safety thing—is that enforcement as well as the rules have to be there because there is going to be corner-cutting and there will be rationale for it. But the bottom line may be—

Mr. Boily: Sorry, but what makes you believe, as Mr. Benjamin referred earlier, that on January 1, 1989, they are going to be nice, beautiful, clean and safety-minded?

Mr. Benjamin: They are not going to all be. You have to have the mechanism and the enforcement in place.

Mr. Boily: Well, they are already—

Mr. Benjamin: There are not nearly enough of them. It is going to cost a bundle.

Mr. Angus: It may not be dealing with the hazardous goods. We have heard testimony that most of the inspectors the Minister of Transport has added are aimed primarily at the hazardous goods section, and rightly so, but it is other aspects.

Mr. Benjung: We cannot comment on railway operation procedures. You can appreciate, as Mr. Boily said, cradle to grave. He said there is a gap and that is where the railways have the cars.

I should mention one of the things we have been doing in the last several years is we have been instituting a daily monitoring of each one of our cars. We know exactly where each car is, we have people who stay on top of the location of each car. If a car looks as if it is slowing down, why is it there? We have contacts with each railway yard at our Bécancour plant, for example, their whole operation. We know exactly where those cars are. We know the people in the yards, and we stay on top of the car fleet. If we see anything wrong we bring it to the railway's attention. We are that much on top of our situation.

• 0905

You say you cannot control everything. You are right, and that is where we rely upon government regulations as they are now.

Mr. Angus: That is why we rely on them too.

Mr. Amell: You referred to corner-cutting. That is an assumption if we refer back to Staggers in the U.S. What in fact did take place with Staggers in the U.S. is that the deregulation allowed the railways down there to have much more cashflow than they ever had before. The cash went into building up the road beds and so forth, and they

[Traduction]

La méthode d'inspection que l'on applique à Thunder Bay, et que j'ai décrite tout à l'heure, est prévue aux règlements actuels, et il y a déjà plus d'un an que la CCT exerce des pressions sur le CP pour qu'il change de méthode. Il y a même eu une ordonnance à cet effet de la part du Ministre des transports. Notre préoccupation—et cela nous ramène à toute la question de la sécurité—est que l'application et les règles sont nécessaires, parce que certains seront tentés de couper au plus court.

M. Boily: Je m'excuse, mais qu'est-ce qui vous porte à croire que le 1^{er} janvier 1989, tout le monde aura soudainement conscience de la sécurité?

M. Benjamin: Non, ce ne sera sûrement pas le cas. Mais les mécanismes et les mesures nécessaires à l'application des règlements doivent être en place.

M. Boily: Ils le sont déjà, et pourtant. . .

M. Benjamin: Mais il n'y en a pas suffisamment. Cela va coûter extrêmement cher.

M. Angus: On nous a dit que la plupart des inspecteurs que le Ministre des transports avait ajouté avaient surtout été affectés au secteur des marchandises dangereuses, et cela se comprend, mais il y a encore d'autres aspects.

M. Benjung: Nous ne pouvons pas faire de commentaires sur le fonctionnement des compagnies de chemins de fer. Vous comprenez le principe de la responsabilité totale dont a parlé M. Boily tout à l'heure. Il a dit que le contrôle de nos produits nous échappe pendant un certain temps, et c'est au moment où les transporteurs ferroviaires ont la responsabilité des wagons.

Je devrais mentionner l'une des activités que nous poursuivons depuis plusieurs années, à savoir que nous suivons quotidiennement à la trace chacun de nos wagons. Nous savons exactement où se trouve chaque wagon. Si l'un d'eux semble ralentir, nous cherchons à savoir pourquoi. Nous avons des contacts dans chaque cour de triage; à Bécancour, par exemple, dans toutes les activités. Nous savons exactement où sont nos wagons. Nous connaissons les gens des cours de triage, et nous sommes constamment au courant de la situation de nos wagons. Si quelque chose ne tourne pas rond, nous en faisons part à la compagnie de chemin de fer. Nous suivons de très près les déplacements de nos wagons.

Vous dites qu'on ne peut arriver à tout contrôler. Vous avez tout à fait raison, et c'est là que nous nous appuyons sur les règlements actuels du gouvernement.

M. Angus: Et c'est pour cela que nous comptons nous aussi sur eux.

M. Amell: Vous avez parlé tout à l'heure de couper au plus court. C'est une supposition que l'on pourrait vouloir appliquer aux effets de la *Staggers Act* aux États-Unis. Mais en vérité, la déréglementation a permis aux compagnies de chemins de fer américaines de disposer de beaucoup plus de liquidités que jamais auparavant. Ces

[Text]

ended up safer. There was no corner-cutting; they actually ended up with safer railroads.

Mr. Angus: We will not get into that, because there are two different opinions on what Staggers did.

Mr. Benjamin: When we were talking about trucking and the equity of access, I believe you made the point that since the Staggers Act came in, the trucking industry has not had those problems, or something to that effect. I thought the Staggers Act was a railway act. It has nothing to do with trucking.

Mr. Cattermole: The Motor Carrier Act of 1980 was introduced at the same time, I think. Mr. Amell was confused there.

The Vice-Chairman: Thank you very much for having appeared before the committee, gentlemen. You are now a part of the official record.

Notre prochain témoin est échevin et membre de la Chambre de commerce de Senneterre.

Nous recevons M. Lamarche.

Soyez le bienvenu. Vous savez que M. St-Julien est intervenu pour que vous comparaisiez devant ce Comité, ce matin. Veuillez vous identifier auprès du Comité. Nous avons votre mémoire devant nous. Vous avez la parole.

M. Denis Lamarche (président de la Chambre de commerce de Senneterre): Mon nom est Denis Lamarche, et je suis président de la Chambre de commerce de Senneterre. Je parle au nom de l'Abitibi et du Témiscamingue.

Nous voulons vous remercier, monsieur le président, de nous permettre d'élaborer devant vous nos craintes concernant le projet de loi C-18.

C'est dans les procédures de son application, plutôt que dans la loi elle-même que nous voyons le danger pour les régions éloignées, principalement pour l'Abitibi-Témiscamingue.

Ce que nous vivons présentement en Abitibi-Témiscamingue est déplorable. Il est évident que la société d'état Canadien National se retirera de notre région en évoquant la non-rentabilité de ses opérations et la concurrence déloyale qu'elle subit de la part du transport par camions. Nous espérons que l'Office national des transports obtiendra plus de pouvoirs que la nouvelle loi veut bien lui en octroyer. Les règles sont sensiblement les mêmes que celles de l'ancienne Commission canadienne des transports. Ce qui n'est pas adéquat dans les régions éloignées où la dualité des compagnies ferroviaires n'existe pas.

Nous espérons que l'Office, par ses pouvoirs, pourra procéder à des enquêtes sur une plainte du milieu ou sur une plainte d'organismes socio-économiques. Selon la nouvelle loi, l'intervention de l'Office n'est permise que:

[Translation]

liquidités ont servi à améliorer les plates-formes, et le reste. Elles sont donc devenues plus sûres. On ne s'est pas contenté de couper au plus court; on a nettement amélioré la sécurité.

M. Angus: Nous n'allons pas nous embarquer dans cela, parce que les opinions divergent sur les effets qu'a eus la *Staggers Act*.

M. Benjamin: Quand nous parlions du camionnage et de l'égalité d'accès, vous avez dit, je pense, que depuis la mise en vigueur de la *Staggers Act*, l'industrie du camionnage n'a pas éprouvé ces difficultés. Je croyais que cette loi ne concernait que le transport par rail. Elle n'a rien à voir avec le camionnage.

M. Cattermole: La *Motor Carrier Act* de 1980 est entrée en vigueur à la même époque, je pense. M. Amell a tout simplement fait erreur.

Le vice-président: Messieurs, je vous remercie beaucoup du témoignage que vous venez de nous livrer. Il fait maintenant officiellement partie du procès-verbal d'aujourd'hui.

Our next witness is an alderman and a member of the *Chambre de commerce* in Senneterre.

May I introduce Mr. Lamarche.

Welcome, Mr. Lamarche. You know, Mr. St-Julien insisted that you be allowed to appear this morning. Would you please identify yourself? We have your brief. The floor is yours.

Mr. Denis Lamarche (President, *Chambre de commerce, Senneterre*): My name is Denis Lamarche, and I am the president of the *Chambre de commerce* in Senneterre. I am speaking today on behalf of the Abitibi-Témiscamingue area.

We would like to thank you, Mr. Chairman, for this opportunity to elaborate on our concerns relative to Bill C-18.

It is more in its application rather than in the bill itself that we see the danger for the remote areas, and mostly for the Abitibi-Témiscamingue region.

At present, the situation in our region is dreadful. It is obvious that the Canadian National Crown Corporation will leave our region because of the non-profit situation of its operations and of the unfair competition from trucking. We hope that the National Transportation Agency will get more powers than are now envisioned under the new act. The rules are almost identical to the ones that prevailed under the old Canadian Transport Commission. And that is not appropriate for the remote areas where both railways are not present.

We hope the Agency will be empowered to investigate a complaints from the community or from socio-economic organizations. Under the new act, the Agency can only intervene when a request for abandonment has been filed

[Texte]

a) s'il y a demande d'abandon de tronçons; ou b) sur la plainte d'un utilisateur. Or, il est impératif que l'Office puisse intervenir lorsque la situation se présente.

Lorsqu'il y a demande d'abandon de tronçons de faite, la situation créée par le Canadien National est telle, qu'avant que la demande d'abandon ne soit faite, l'opération de fermeture est enclenchée depuis belle lurette et ce pour justifier cette demande d'abandon.

• 0910

Pour démontrer ce que nous affirmons, il est à noter que la demande d'abandon est déjà faite depuis le 16 mars 1987 pour le tronçon de la Subdivision de Chapais, du millage 72.0 au millage 170.0.

Nous voulons également porter à votre attention la correspondance interne du Canadien National, datée de septembre 1986, soit sept mois avant la demande d'abandon.

Annexe 1: une copie d'une lettre de M. R.E. Lawless, pdg du Canadien National, lettre adressée aux quatre vice-présidents régionaux du Canada et datée du 10 septembre 1986.

Annexe 2: une copie de la lettre de M. R.P. Langlois, directeur régional du marketing, adressée aux directeurs des différentes divisions de la Région du Saint-Laurent et datée du 10 septembre 1986.

Également, annexe 3: une copie de la lettre de M. J.L. Richer, surintendant général de la Région du Saint-Laurent, datée du 2 octobre 1986.

En plus, le Canadien National nous a dit qu'en octobre 1986, les revenus générés sur ce tronçon étaient de 1,900,000\$ et les dépenses de 3,200,000\$, soit une perte de l'ordre de 1,300,000\$.

Et l'évaluation pour l'amélioration des infrastructures est de l'ordre de huit à dix millions de dollars pour le tronçon de la Subdivision de Chapais, comparativement à un million de dollars, à peine, sur la Subdivision du Lac Saint-Jean.

Devant ces chiffres éloquentes, personne ne peut s'objecter à cette fermeture de tronçon.

• 0915

Mais, nous savons que les mines de Chapais-Chibougamau produisent à elles seules, pour environ un million de dollars en revenus pour le transport ferroviaire annuel vers Noranda. Ces revenus pour le Canadien National sont comptabilisés sur la subdivision Lac Saint-Jean car ce minerai est transporté de Chapais-Chibougamau via Faribault, Triquet, Chambord, Hervey, Fitzpatrick, Senneterre et Noranda. Ce qui totalise 722 milles de transport. Si le tronçon de la subdivision de Chapais était utilisé, voici l'image que nous obtiendrions: De Chapais à Chibougamau via Barraute, Senneterre et Noranda, nous obtenons 318.5 milles de transport.

Annexe 4: Vous avez une carte illustrant les tronçons en question. Le second est beaucoup plus court donc plus rentable.

[Traduction]

or upon a complaint from a user. Now, it is imperative that the Agency be empowered to intervene when necessary.

When a request for abandonment is filed, the situation created by the Canadian National is such that the closing operation is started well before the request is filed to justify this same request.

To illustrate what we are saying, it should be noted that the request for abandonment was made as early as March 16, 1987 for the Chapais subdivision from mile 72.0 to mile 170.0.

We would also like to draw to your attention some internal CN correspondence dated September 1986, seven months before the request for abandonment.

Appendix 1: A copy of a letter dated September 10, 1986 from Mr. R.E. Lawless, the CEO of Canadian National, to the four regional vice-presidents in Canada.

Appendix 2: A copy of the letter of September 10, 1986, from Mr. R.P. Langlois, the regional director of marketing, to the directors of the various divisions in the St. Lawrence region.

Appendix 3: A copy of the letter of October 2, 1986 from Mr. J.L. Richer, general superintendent of the St. Lawrence region.

In addition, CN told us that in October 1986, the revenues generated on this section of the line were \$1.9 million, while the expenses were \$3.2 million, for a loss of some \$1.3 million.

The estimated cost for improving the infrastructures was approximately \$8-\$10 million for the Chapais subdivision section, compared to barely \$1 million for the Lac Saint-Jean subdivision.

In light of these telling figures, no one could object to the closing down of this section of the line.

However, we know that the Chapais-Chibougamau mines alone account for approximately \$1 million in revenue annually for rail transportation to Noranda. This CN revenue is entered as having been earned on the Lac Saint-Jean subdivision, because the ore is shipped from Chapais-Chibougamau through Faribault, Triquet, Chambord, Hervey, Fitzpatrick, Senneterre and Noranda, for a total of 722 miles. If the Chapais subdivision section were to be used, the ore would be shipped from Chapais to Chibougamau through Barraute, Senneterre and Noranda, for a total of 318.5 miles.

Appendix 4: is a map showing the sections in question. The second is much shorter and therefore more cost-effective.

[Text]

La différence énorme du coût des infrastructures peut être facilement compensée, pour le tronçon de la subdivision de Chapais, et ce par l'excédent du coût d'opération que génère l'utilisation du tronçon de la subdivision du Cran au Lac Saint-Jean, soit environ un million de dollars annuellement. Il implique deux fois plus de trains et un entretien d'hiver beaucoup plus difficile, à cause du relief géographique.

Il est évident que si tout le trafic en provenance du secteur Chibougamau-Chapais était acheminé sur le même tronçon, soit l'un ou l'autre, ce tronçon deviendrait rentable. Est-ce essentiel? Si oui, a-t-on choisi le bon tronçon? La situation est créée pour donner crédit à leurs agissements.

Deuxièmement: plaintes de l'utilisateur. Même si, de par la nouvelle loi, l'Office légifère avec plus de célérité, cette disposition est sans valeur. Vous savez très bien que lorsque qu'une compagnie ferroviaire est sans compétition, on ne peut porter plaintes sans risques de représailles.

On demeure dépendant des décisions à sens unique du Canadien National. On ne peut vivre en litige avec un transporteur ferroviaire unique. A défaut de pain, on mange de la galette.

L'histoire nous prouve qu'une société d'État comme le Canadien National dans les régions périphériques est beaucoup plus qu'un transporteur. Il est l'un des moteurs essentiels au développement économique.

Donc, l'Office doit considérer, dans la loi C-18, tous les outils qu'elle peut utiliser et s'approprier afin que le Canadien National joue ces rôles essentiels à la survie des régions éloignées, quitte à ce que la vocation de transport sacrifie une partie de sa rentabilité au bénéfice de sa vocation de catalyseur économique.

L'Office doit considérer toutes les valeurs sociales et les retombées économiques dont les grands centres jouissent en utilisant les matières premières à bon escient et à bon prix pour leur développement.

Les gouvernements favoriseront, par l'entremise des actions accréditives, quelque cinquante millions en recherche minière dans la région Chapais-Chibougamau seulement. Une compagnie minière peut-elle opérer dans ce secteur alors que le camion deviendra son seul moyen de transport? La dualité des moyens de transport dans tout secteur, au Canada, est obligatoire pour le bien-être de ses concitoyens.

Par la déréglementation du transport compétitif, la société d'État Canadien National veut se donner le rôle exclusif de transporteur. Elle veut se retirer progressivement de toutes les régions éloignées supposément non rentables. Elle parle de rationaliser les régions éloignées mais nous dirions plutôt que le vrai terme est une centralisation.

Sinon, comment expliquer une fermeture d'atelier avec un taux de production de plus de 80 p. 100, à Senneterre, quand l'objectif de la compagnie est de 50 p. 100? Pour un

[Translation]

The tremendous difference in the cost of infrastructures could easily be offset in the case of the Chapais subdivision section by using the surplus of approximately \$1 million in operating costs that is generated by using the section of the subdivision from the Du Cran to Lac Saint-Jean. Twice as many trains are required and the winter maintenance is much more difficult, because of the hilly terrain.

It is clear that if all the traffic from the Chibougamau-Chapais sector were routed over the same section, one or the other of the two, that section would become cost-effective. Must this be done? If so, has the correct section been chosen? The situation has been engineered to make the company's actions appear viable.

The second point relates to complaints by users. Even if the agency were to legislate more quickly under the new act, the provision is worthless. As you well know, when a rail company has no competition, people cannot make complaints without running the risk of reprisals.

We remain dependent upon the unilateral decisions of Canadian National. It is impossible to constantly fight a single rail carrier. Beggars cannot be choosers.

History has shown that in remote regions a Crown corporation such as CN is much more than a carrier. It is one of the essential catalysts for economic development.

In Bill C-18, the agency must therefore consider all the tools it can acquire and use to ensure that CN plays this role which is essential to the survival of remote regions. Even if it must give up some of the profitability of its transportation activities to help it play its role as an economic catalyst.

The agency must consider all the social and economic advantages enjoyed by major cities because they can use raw materials at a good price to promote their development.

As a result of flow-through shares, governments will be encouraging about \$50 million worth of mining activity in the Chapais-Chibougamau region alone. Can a mining company operate in this area if trucks are the only means of transportation? The choice of two modes of transportation in all parts of Canada is essential to the well-being of the people who live there.

Further deregulation of competitive transportation, CN, a Crown corporation, wants to be involved in the transportation sector only. It wants to progressively withdraw its services in all remote regions, which are supposedly not cost-effective. It talks about rationalizing service in remote regions, but we think the correct term is centralization.

Otherwise, how can we explain the fact that a shop with a production rate of over 80% was closed down in Senneterre, given that the company's objective is 50%?

[Texte]

atelier (Taschereau Yard) de Montréal, le taux de production est de l'ordre de 60 p. 100. Où est la rationalisation?

Vous trouverez ci-joint les annexes 5 et 6 d'où viennent les chiffres mentionnés. Il s'agit de régie interne, me direz-vous, mais c'est tout de même illogique. Il faut prévoir des moyens pour protéger les régions éloignées dans la nouvelle loi.

• 0920

Avez-vous pensé aux retombées désastreuses, en Abitibi-Témiscamingue seulement, avec le départ du Canadien National? Cinq cents camions remorques sur nos routes, quotidiennement. Un déséquilibre entre les volumes marchands entrant et sortant quotidiennement de la région obligera une partie des expéditeurs régionaux à payer des camions partant du sud à vide pour y ramener leurs produits. Ils devront payer le transport dans les deux sens, ce qui les rend vulnérables face à leurs concurrents bénéficiant de deux modes de transport. Troisièmement, les régions dépendront d'un seul mode de transport et les taux augmenteront.

Quatrièmement, il n'y a pas si longtemps, les gouvernements nous parlaient d'économiser le pétrole. Combien en coûterait-il en carburant à quatre locomotives, pour transporter 125 wagons? Aujourd'hui, avec la nouvelle technologie, ces deux locomotives tirant les mêmes 125 wagons, soit de 8,000 à 10,000 tonnes de charge, nécessiteraient 190 camions. Les inconvénients: l'inaccessibilité de certaines industries, l'utilisation exagérée du pétrole, la détérioration des routes, l'assurance-automobile, pour n'en nommer que quelques-uns.

Le législateur doit jouer un rôle essentiel pour la survie des régions éloignées. L'Office doit détenir le pouvoir d'ordonner au transporteur ferroviaire unique, le Canadien National, d'opérer un système ferroviaire compétitif et honnête et de jouer son rôle essentiel dans les régions éloignées, soit celui du développement économique.

Nous croyons que le projet de loi C-18 ne donne pas ces pouvoirs à l'Office. Ce dernier doit le faire amender immédiatement pour le bien du Canada tout entier et la survie des régions éloignées.

En terminant, j'aimerais souligner l'implication acharnée du représentant gouvernemental, M. Guy St-Julien, député d'Abitibi, dans le dossier ferroviaire du Canadien National en Abitibi-Témiscamingue. Messieurs, merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Lamarche. Nous passons directement aux questions.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je vous remercie.

Monsieur Lamarche, je veux vous remercier et vous féliciter pour l'exposé que vous avez faite ce matin. Il

[Traduction]

The production rate of a shop in Montreal (Taschereau Yard) is approximately 60%. This is what they call rationalization?

You will find the source of these figures in appendices 5 and 6. You will tell me that is a question of internal economy, but it is illogical nonetheless. The new legislation must provide ways of protecting distant regions.

Have you thought of the disastrous consequences for the Abitibi-Témiscamingue region alone if CN were to leave? There would be 500 trailer trucks on our highways every day. Because there would be an imbalance between the goods coming in and those going out of the region daily, some of the regional shippers would have to pay trucks to make the trip empty from the south to transport their products back. They would have to pay the transportation costs both ways, which would make them vulnerable to competitors who could use both incoming and outgoing transportation services. Thirdly, regions would depend on a single mode of transportation, and rates would therefore go up.

Fourth, not so long ago, governments were talking about saving oil. How much fuel would it take for four locomotives to pull 125 cars? With today's technology, 190 trucks would be required to carry the same load as two locomotives could pull in 125 cars, holding between 8,000 and 10,000 tonnes. So the disadvantages of truck transportation are as follows: its inaccessibility to some industries, excessive use of oil, wear and tear on the highways, and insurance costs, to mention but a few.

Our legislation has an essential role to play in ensuring that remote regions survive. The agency must be able to order the single rail carrier, the CN, to operate a competitive, decent rail system, and to play its essential role of promoting economic development in remote regions.

In our opinion, Bill C-18 does not give the agency this authority. The Bill must be amended immediately for the good of the country as a whole and for the survival of its remote regions.

In closing, I would like to mention the determined efforts of our Member of Parliament, Mr. Guy St-Julien, member for Abitibi, in the CN Rail issue in Abitibi-Témiscamingue. Thank you, gentlemen.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Lamarche. We will move directly into our questions.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank you and to congratulate you on the brief you have presented this morning, Mr. Lamarche.

[Text]

illustre très bien le problème fondamental qu'un gouvernement peut rencontrer avec une corporation de la Couronne.

Vous avez raison de dire que votre député, M. St-Julien, suit ce dossier avec vigueur. Il est intervenu, en ma présence, au moins à deux occasions devant ce Comité parlementaire. Il faut lui en rendre hommage et le féliciter de son désir de trouver une solution. Malheureusement, il ne semble pas avoir l'oreille du ministre des Transports, de qui relève le Canadien National.

Vous comprenez que c'est un problème majeur. Le gouvernement progressiste conservateur a décidé de traiter les corporations de la Couronne comme des entreprises commerciales et de les vider de leur vocation sociale.

A partir du moment où une corporation de la Couronne n'a que des mandats économiques de rentabilité, il est évident que cette corporation de la Couronne, dis-je, ne peut plus jouer le rôle qu'elle était habituée à jouer dans les régions du pays.

À la page 8 de votre mémoire, je pense que vous mettez le doigt sur le problème majeur. Vous dites:

l'histoire nous prouve qu'une Société d'État, comme le Canadien National dans les régions périphériques est beaucoup plus qu'un transporteur.

Le problème est que le gouvernement progressiste conservateur a demandé au Canadien National de se départir de toutes ses opérations, autres que ses opérations ferroviaires qui sont plus ou moins rentables. Elles ne peuvent être rentables que dans la mesure où il y a des mises à pied massives, une diminution des services.

• 0925

Le Canadien National a comparu devant ce Comité. Il nous a dit:

Un tiers de nos routes représente 1 ou 2 p. 100 de notre trafic. Un autre tiers représente 8 p. 100. Le dernier tiers représente 90 p. 100 de notre revenu.

Il est évident que le Canadien National, devant les directives qu'il reçoit du gouvernement, n'a pas d'autre choix que de laisser tomber le tiers qui n'est absolument pas rentable, et même le deuxième tiers qui ne l'est pas beaucoup plus.

Alors quand vous dites:

par la déréglementation du transport compétitif, la société d'État Canadien National veut se donner un rôle exclusif de transporteur.

Ce à quoi je réponds: c'est vrai, mais ce n'est pas le Canadien National qui veut se donner ce rôle, c'est le gouvernement progressiste conservateur qui le veut.

On voyait dans le journal de ce matin qu'ils vendront leurs hôtels. Un projet de loi a déjà détaché les opérations *CN Marine* du CN.

[Translation]

It points up very clearly the basic problem a government can encounter with a Crown corporation.

You are quite right to say that your member of Parliament, Mr. St-Julien, is showing a keen interest in this matter. He has spoken about it in my presence on at least two occasions at meetings of the Parliamentary committee. We should pay tribute to his efforts and congratulate him on his desire to find a solution. Unfortunately, he does not seem to have the ear of the Minister of Transport, to whom Canadian National reports.

You do appreciate that we are talking about a major problem. The Progressive Conservative government decided to treat Crown corporations like commercial companies and to eliminate their social function.

Once a Crown corporation's only mandate is to be economically cost effective, it obviously can no longer play the role it had been accustomed to playing in the regions of this country.

I think you pinpoint the major problem on page 8 of your brief. You say:

History shows that Crown corporations such as Canadian National are much more than carriers in remote regions.

The problem is that the Progressive Conservative government has asked Canadian National to get rid of all its activities other than its rail activities, which are marginally cost-effective. They can only be cost-effective if there are massive layoffs and cuts in services.

When representatives from CN appeared before the committee, they told us:

One or two per cent of our volume is accounted for by one-third of our routes; eight per cent is accounted for by another third; and the final third accounts for 90 per cent of our revenue.

Given the directives CN is receiving from the government, it has no choice but to abandon the one-third that is absolutely not cost effective, and even the second third, which is not much better.

When you say:

Through the deregulation of competitive transportation, Canadian National, a Crown corporation, wants an exclusive role as a carrier.

My response is that it is not Canadian National that wants this role, but rather the B.C. government that wants to assign it this role.

We read in the newspaper this morning that CN will be selling off its hotels. There has been a bill already to separate the activities of CN Marine from CN.

[Texte]

Dans le passé on a permis aux sociétés d'État, en particulier au CN, d'avoir des entreprises rentables, périphériques au domaine ferroviaire, pour lui permettre de faire des profits, d'être une grosse compagnie, une forte compagnie économique, et d'utiliser ces profits pour donner des services dans des régions où l'entreprise privée n'opérerait jamais.

Je suis très sympathique à votre problème. Il est dû au fait que le gouvernement a donné des directives très précises au CN pour qu'il opère différemment.

M. Lawless, pas plus tard qu'hier, en répondant à nos questions, a avoué que le CN avait des opérations moins rentables et qu'il fallait s'en débarrasser. Il n'a pas nié la lettre dont vous parlez.

Voici ma question. Comment pensez-vous que le projet de loi C-18 pourrait faire fléchir le gouvernement dans cette décision d'abandonner ces mandats de transport? Leurs raisons vont bien au-delà d'une question économique. Croyez-vous que l'article 3 de la loi qui dit que les considérations de développement régional priment sur les considérations économiques, serait utile dans les Maritimes? Croyez-vous que la priorité régionale devrait primer dans la prise de décision? Êtes-vous d'accord avec cette approche qui obligerait l'Office à respecter cette priorité dans sa prise de décision?

Or, s'il y a des critères précis dont l'agence devra tenir compte, puisque le ministre et le gouvernement n'ont pas cette volonté politique, peut-être pourra-t-elle donner des directives et forcer des compagnies de la Couronne, comme le CN, à continuer des services qu'elles voudraient interrompre. Êtes-vous d'accord avec cette amendement de l'article 3?

M. Lamarche: Oui. Je suis d'accord avec la position des Maritimes. Voilà un an et demi qu'on travaille sur ce dossier, dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue. On s'est toujours fait arrêter, à cause des procédures, sur une demande d'abandon ou une plainte de l'utilisateur. J'essayais de vous démontrer, par ces chiffres, que chaque fois qu'on demandait au Canadien National quels étaient les revenus et les dépenses en Abitibi-Témiscamingue, on n'avait pas de réponse.

• 0930

M. St-Julien a posé ces mêmes questions à la Chambre. On lui a répondu que ces renseignements étaient confidentiels. Il ne pouvait même pas avoir les chiffres.

Alors, l'Abitibi-Témiscamingue s'est pris en main. On a engagé la firme Lavalin pour faire une étude sur tout le système ferroviaire chez nous, pour trouver des preuves. Nous croyons que c'est rentable; selon le CN, ce n'est pas rentable ou c'est plus ou moins rentable. Mais la population ne le croit pas. On demandait au gouvernement un moratoire pour retarder de quatre à cinq mois, pour prouver nos dires. Nous croyons que le système ferroviaire chez nous peut être utilisé différemment, par la privatisation, par exemple. On croit à la rentabilité des sociétés d'État. Mais, même avec des

[Traduction]

In the past, Crown corporations, particularly CN, were able to have cost-effective businesses outside the rail sector so that they could make profits and be a large, strong company and use those profits to provide services in areas where the private sector would never operate.

I am very sympathetic to your problem. It stems from the fact that the government has given CN some very specific directives to change its operations.

Just yesterday, Mr. Lawless said in answer to our questions that CN had some operations that were not very cost-effective and that it would have to get rid of them. He did not deny the letter to which you referred.

I come now to my question. How do you think Bill C-18 could cause the government to change its decision to eliminate some of these transportation responsibilities? The reasons go much beyond economic considerations. Do you think that clause 3 of the bill, which provides that regional development considerations are more important than economic considerations, could be usefully applied in the Maritimes? Do you think that regional priorities should be given precedence in the decision-making process? Do you agree with the approach that would require the agency to take regional priorities into account when it makes decisions?

Given that the Minister and the government have no political will in this area, if there are specific criteria that the agency must take into account, perhaps it could issue directives and force Crown corporations, such as CN, to continue to provide services that they would like to eliminate. Would you agree with such an amendment to clause 3?

Mr. Lamarche: Yes. I agree with the Maritimes' position. We have been working on this issue in the Abitibi-Témiscamingue region for a year and a half. We have run into roadblocks constantly, because of procedures, because of a request for abandonment or a user complaint. In the figures I have mentioned, I was trying to show you that every time we asked Canadian National what its revenues and expenditures were in the Abitibi-Témiscamingue, we never got an answer.

Mr. St-Julien has raised the same questions in the House. He was told that the information was confidential. He could not get the figures.

As a result, the Abitibi-Témiscamingue region took charge of things itself. We hired the Lavalin firm to study the entire rail system in our area to find proof. We think the rail system is cost-effective, but CN says it is either not cost-effective or just marginal. But the population does not believe CN. We have asked the government for a moratorium of four or five months to prove what we say. We think the rail system in our region could be used differently, through privatization, for example. We believe in the cost-effectiveness of Crown corporations. However, even armed with facts and figures, we cannot go much

[Text]

chiffres et des faits il n'y a pas moyen d'aller plus loin. Les procédures ne permettent pas d'engendrer d'autres choses. On démontre notre bon vouloir mais on n'a pas l'écoute qu'on devrait avoir, ou le résultat qu'on devrait avoir.

M. Ouellet: Vous suggéreriez d'amender la loi pour que l'État prenne à sa charge toutes les voies ferrées qui seront abandonnées, que ces voies ferrées deviennent propriétés de l'État. On n'a pas à se raconter des histoires. Au cours des années, c'est sûr que les compagnies de chemins de fer ont dépensé des sommes considérables pour construire les grands embranchements du chemin de fer canadien. Mais je pense que le public canadien, à travers les subventions aux compagnies de chemins de fer, a payé une partie de cette infrastructure. Pensez-vous que ce réseau ferroviaire utilisé ou non utilisé, ou utilisable ou non utilisable, devrait rester une propriété de l'État? Ou pensez-vous des compagnies privées, les compagnies de mines de votre région ou des individus... Si le CN pour des raisons qui lui sont propres, ne peut plus donner ce service... On dit que si on abandonne des voies ferrées, après deux ans, elles ne sont plus rentables, ne sont plus utilisables. Elles sont finies! Mais, si l'État garde la propriété, moyennant une certaine compensation aux compagnies de chemins de fer qui abandonnent ses services, ne pourrait-il pas les offrir à l'entreprise privée qui voudrait l'utiliser? Ne pourrait-il pas louer ces voies ferrées pour des services spécifiques?

M. Lamarche: Oui. L'idée est appropriée. Je pense que ce serait une possibilité qui serait rentable.

M. Ouellet: Dans ce contexte, pensez-vous que des hommes d'affaires ou des groupes de votre région interviendraient pour suppléer aux services offerts par le Canadien National?

M. Lamarche: On attendait justement l'étude de Lavalin pour connaître les coûts réels; on n'a jamais pu obtenir les montants réels de rentabilité ou de perte. On pourrait faire des démarches, si on avait ces chiffres, pour privatiser certains secteurs ou pour garder les tronçons ouverts le plus longtemps possible.

Vous parliez tout à l'heure des tronçons qui rapportaient 1 p. 100, 8 p. 100 et 90 p. 100; il ne peut y avoir de tronçon de 90 p. 100, s'il n'y en a pas de 1 ou de 8 p. 100. Là, est toute la problématique. Les régions éloignées sont une épine dans le pied du Canadien National; ils veulent vraiment limoger des employés. On n'est pas contre les coupures, on pense qu'ils ne coupent pas aux bons endroits, c'est tout.

M. Ouellet: D'accord. Merci, monsieur.

• 0935

Le vice-président: Monsieur Lamarche, à la page 3, vous mentionnez que la demande d'abandon était faite le 16 mars 1987. J'imagine que cette décision sera prise par le CCT?

M. Lamarche: Oui.

Le vice-président: Ils n'ont pas encore rendu de décision?

[Translation]

further. Procedures do not allow us to take other action. We have shown our goodwill, but we are not getting the attention we should have, or the results we should have.

Mr. Ouellet: You are suggesting that the legislation be amended in such a way that the government assume responsibility for all abandoned railway lines. You say that these lines should become the property of the government. We should not deceive ourselves. Over the years, there is no doubt that the railway companies spent large amounts of money to build the major branch lines in Canada. However, I think that the people of Canada, through the subsidies given to rail companies, have paid part of the infrastructure costs. Do you think that this rail network, whether or not it is used, or whether or not it is useable, should remain the property of the government? Or do you think that private companies, mining companies in your region or individuals... If the CN, for whatever reason, can no longer provide the service... We hear that if the railway lines are abandoned, they will not be cost-effective or useable in two years. They will be finished! However, if the government retains ownership, after paying out a certain amount to the rail companies that are abandoning these services, could it not offer them to the private sector? Could it not rent out the tracks for specific services?

Mr. Lamarche: Yes. That is a good idea. I think such an approach could prove cost-effective.

Mr. Ouellet: Do you think that businessmen or groups from your region would intervene to make up for the services currently offered by CN?

Mr. Lamarche: We were waiting for Lavalin's study to get the real costs. We have never been able to get accurate figures on profits or losses. If we had the figures, we could take steps to privatize some sectors or to keep sections open as long as possible.

Earlier, you were talking about sections that accounted for 1%, 8% and 90% of CN's revenues. There cannot be sections that account for 90% of its revenues, without those that account for only 1% or 8% of revenues. That is the issue in a nutshell. Remote regions are a thorn in CN's side; it wants to lay off employees. We are not opposed to cuts, we simply think they are not cutting in the right places.

Mr. Ouellet: Right. Thank you, sir.

The Vice-Chairman: Mr. Lamarche, on page 3 you state that the application for abandonment was made on March 16, 1987. I imagine that CTC will decide on this matter?

Mr. Lamarche: Yes.

The Vice-Chairman: They have not yet rendered a decision?

[Texte]

M. Lamarche: Non. On a 30 jours pour contester. Quand la demande d'abandon est faite, il n'y a presque plus rien à faire; les chiffres sont sur la table. Ils ont été accumulés depuis deux ou trois ans. Il ne sert à rien de se battre, à ce moment-là. On voudrait que la nouvelle loi permette à l'Office de légiférer ou de faire des recherches avant que cette situation déplorable se produise.

Le vice-président: Le CN a-t-il répondu à l'alternative de route que vous avez proposée?

M. Lamarche: Ils ferment le tronçon Franquet-Chapais, soit 100 milles de lignes. Le CN opérait les trains de la subdivision de Chapais depuis deux ans; maintenant, il utilise le tronçon Noranda via le Lac Saint-Jean. On ne peut plus contester.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Mr. Angus.

Mr. Angus: I want to welcome the witness before us this morning. I have only one area to pursue. I guess it is indicative of where you come from and probably the price you have to pay for energy that you are the first witness in all our hearings I can remember who has raised the fuel efficiency question with us.

On page 11 of your brief you provide a comparison between using a train with 125 cars and 4 locomotives carrying 10,000 tonnes, which would take 190 trucks. Have you any information you can give the committee on the difference in fuel used? Obviously there is going to be an increased cost for the highways, with 190 people working as opposed to 2 and such things as this. Do you have any information on the fuel itself?

M. Lamarche: Non, je n'ai pas de données techniques.

Mr. Angus: Thank you, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Clifford.

Mr. Clifford: I want to say how much I appreciate getting an update on this region today. Like the chairman of this group, I worked in Quebec: I worked in Rouyn, I lived in Rouyn, and I tried to grow grass in your climate. I tried to take a golf course in Noranda. It was my first job in life.

I know how difficult and how rigorous it is in the north. I know when I tried to truck massive amounts of fertilizer and topsoil into your part of the country how difficult it was. This was more than 20 years ago. I had difficulty with the railroad then in bringing in materials to help me in my task.

I know how the road system is up there. I want you to know I appreciate what you have done in your brief. I do not think that road system can handle 500 *camions chaque jour*. I think one of your strategies should be to telephone the CN people and to make them drive the roads up there to come to visit you. I think once they get on those roads and see what you face every day, maybe

[Traduction]

Mr. Lamarche: No. We have 30 days to appeal. When the application for abandonment is made, there is almost nothing more to do; the figures are on the table. They have been accumulated over two or three years. There is no use fighting then. We want the new law to allow the agency to legislate or to conduct research before this deplorable situation recurs.

The Vice-Chairman: Has CN answered your proposal for an alternative route?

Mr. Lamarche: They are closing the Franquet-Chapais section, about 100 miles of track. CN was operating the trains on the Chapais subdivision for two years. Now, it uses the Noranda section via Lac St-Jean. We can no longer appeal that.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Monsieur Angus.

M. Angus: Je veux souhaiter la bienvenue aux témoins qui comparaissent devant nous ce matin. Mes questions vont toutes porter sur un seul domaine. Vous êtes le premier témoin, si je ne m'abuse, qui ait soulevé la question de l'utilisation efficace du carburant; cela révèle vos origines et le prix que vous devez payer pour l'énergie.

À la page 11 de votre mémoire, vous dites qu'un train de 125 wagons mû par quatre locomotives peut transporter 10,000 tonnes; il faudrait 190 camions pour transporter la même quantité de fret. Avez-vous des renseignements sur la quantité de carburant consommé dans les deux cas et que vous pouvez fournir au Comité? Évidemment, le transport routier coûtera plus cher, parce qu'il faut 190 travailleurs plutôt que 2, par exemple. Avez-vous des renseignements sur la consommation de carburant?

Mr. Lamarche: No, I do not have any technical data.

M. Angus: Merci, monsieur. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Clifford.

M. Clifford: Je tiens à vous dire que je suis très heureux d'avoir des nouvelles de la région aujourd'hui. Comme le président de ce groupe, j'ai travaillé au Québec, à Rouyn. J'ai habité Rouyn et j'ai essayé de faire pousser l'herbe dans votre climat. J'ai essayé de construire un terrain de golfe à Noranda. C'était le premier emploi de ma vie.

Je sais à quel point les conditions sont difficiles et rigoureuses dans le Nord. Je me rappelle les difficultés que j'ai eues à transporter d'énormes quantités d'engrais et de terre par camion dans votre région du pays il y a plus de 20 ans. J'ai eu du mal à faire venir par chemin de fer les matériaux dont j'avais besoin.

Je connais le réseau routier de cette région. Je veux vous exprimer mes remerciements pour votre mémoire. Je ne crois pas que le réseau routier puisse supporter 500 *trucks per day*. Je pense que vous devriez téléphoner aux gens du CN et les inviter à conduire sur les routes de votre région la prochaine fois qu'ils viendront vous voir. Dès qu'ils auront vu l'état des routes sur lesquelles vous

[Text]

they will be a little more sympathetic. I want you to know I feel very much for your cause. Thank you.

Le vice-président: Monsieur Lamarche, je vous remercie au nom du comité pour votre témoignage.

• 0940

Contrairement à ce que M. Ouellet disait au début de son discours, je ne crois pas qu'on pourra toujours blâmer le ministre, peu importe son parti. Je pense aussi qu'il est important que le CN ou le CP desserve les régions éloignées comme la vôtre et la mienne en Gaspésie.

J'ai lu le projet de loi C-18 à plusieurs reprises. On y prévoit des mécanismes pour assurer les services essentiels. On peut obliger le CN à garder des lignes là où il offre le seul service. De plus, dans le projet de loi C-18, il y a des mesures sur la concurrence.

Je voudrais tout de même vous souhaiter bonne chance. La loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1988. Avec vos représentations et recommandations, j'espère que ce sera acceptable pour vous et votre région. Pour ma part, je vais continuer à travailler avec M. St-Julien à ce dossier. Je vous remercie beaucoup.

M. Lamarche: Est-ce que peux ajouter quelque chose, monsieur le président? Quand on parle des 500 camions, on veut dire qu'il y aurait chaque jour 500 camions de plus que ceux qui circulent présentement.

En ce qui concerne le projet de loi C-18, je partage un peu l'avis de M. Ouellet. Je l'ai lu deux fois pour être certain de bien le comprendre au niveau du système ferroviaire. Ce sont à peu près les mêmes procédures quant aux plaintes des utilisateurs, mais c'est peut-être un peu plus rapide. Ce sont les deux mêmes procédures: une plainte d'un utilisateur ou une demande d'abandon de tronçon. Il n'y a pas de demande au niveau du milieu deux ans avant la demande d'abandon de tronçon afin qu'on puisse légiférer là-dessus et que le milieu puisse faire valoir ses points de vue avant qu'il ne soit trop tard.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Lamarche.

M. Ouellet: Monsieur le président, je suis bien d'accord avec vous pour remercier M. Lamarche, mais vous lui avez dit qu'il y avait dans le projet de loi des dispositions pour régler son problème. Peut-être qu'on n'a pas lu le même projet de loi. J'aimerais que vous me disiez lesquelles.

Le vice-président: Je ne peux pas vous dire quels sont les articles précis, mais je pense qu'il est question d'un mécanisme pour assurer les services essentiels. Les services peuvent être retenus s'il y a une plainte, par soumission ou par arrêté du gouverneur en conseil.

Merci beaucoup, monsieur Lamarche.

The next witnesses appearing before the committee are the Canadian Pool Car Operators Association Inc. I believe we have appearing before us a Mr. Emblem.

[Translation]

conduisez chaque jour, ils comprendront mieux votre situation. Je veux que vous sachiez que je la comprends très bien. Merci.

The Vice-Chairman: Mr. Lamarche, on behalf of the committee, thank you for your testimony.

Despite what Mr. Ouellet said at the beginning of his speech, I do not think that we can always blame the Minister, whatever his party. I also think that it is important for CN or CP to serve remote regions like yours and mine in the Gaspé.

I read Bill C-18 several times. It provides mechanisms to ensure essential services. CN can be forced to keep the lines where it provides the only service. Furthermore, Bill C-18 provides for competition.

I would still like to wish you good luck. The law will come into effect on January 1, 1988. With your representations and recommendations, I hope that it will be acceptable to you and your region. As for me, I am going to continue working on this issue with Mr. St-Julien. Thank you very much.

Mr. Lamarche: May I add something, Mr. Chairman? When we say 500 trucks, we mean 500 more trucks every day than there are now.

As for Bill C-18, I tend to share Mr. Ouellet's opinion. I read it twice to make sure I really understood how it applies to the rail system. The procedures are almost the same as for complaints from users, but a little faster perhaps. The same two procedures are provided for, namely complaints from users and application for branch line abandonment. There is no request from the community two years before the application for branch line abandonment so that legislation can be passed and the community can express its points of view before it is too late.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Lamarche.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I quite agree with you in thanking Mr. Lamarche, but you told him that the bill had provisions to solve his problem. Perhaps we did not read the same bill. I would like you to tell me which provisions.

The Vice-Chairman: I cannot tell you the precise sections, but I think it is a matter of a mechanism to ensure essential services. The services can be maintained if there is a complaint, by submission or by Order in Council.

Thank you very much, Mr. Lamarche.

Les prochains témoins à comparaître devant le Comité sont le *Canadian Pool Car Operators Association Inc.* Je crois que c'est un certain M. Emblem qui comparait.

[Texte]

Mr. Norman A. Emblem (General Manager, Canadian Pool Car Operations Association Inc.): Good morning, and this is Mr. Pequenaza.

The Vice-Chairman: Welcome to the committee, gentlemen.

Mr. Emblem: We are glad to be here.

The Vice-Chairman: Gentlemen, we have your brief before us. As is the usual procedure, would you please identify yourselves for the official record, give us your overview, and we shall proceed with questioning.

Mr. Emblem: I would like to make a few opening remarks before we get into our brief. We want to thank you first of all for the opportunity to appear before your committee. We would like to express our concerns and fears as to what may result from the implementation of certain provisions of Bill C-18.

From communications we have received, and from public statements made by CP and CN Rail outlining their reservations concerning the bill, we are fearful we may end up with a railroad system unable to maintain reliable and efficient service over time, a service our industry relies on exclusively for our line-haul movements. We would be at a clear disadvantage if service declines.

The railroads talk about the bill restricting their ability to make investments on plant equipment and facilities needed for the provision of reliable and efficient service, and that they will be unable to provide the required level of service and remain competitive.

Our association has no quarrels with the anticipated levels of competition the bill is designed to create, but our future health and viability depends on a healthy and viable railroad system. Our industry does not have a very high profile, and in our brief we have described our mode of operation for your information. I would like to just go to the brief now.

• 0945

The business of our industry is to provide transportation services to members of the shipping public by consolidating less-than-full carloads, containers and trailerloads of merchandise. When I say less-than-full carloads, I think our average shipment weighs 1,000 pounds. There are a lot of consumer products. We service hardware stores, corner stores, drugstores and the general public that way. We tender these consolidated loads to the railways for the line-haul move to destination. Then we distribute the merchandise upon arrival.

The benefits we offer to the shipper of less than carload lots of merchandise are that we purchase transportation services at a wholesale cost and thereby enable retail access by the shipping public to competitively priced transportation services. We assume responsibility to our

[Traduction]

M. Norman A. Emblem (directeur général, Canadian Pool Car Operations Association Inc.): Bonjour. Je vous présente M. Pequenaza.

Le vice-président: Bienvenue au Comité, messieurs.

M. Emblem: Nous sommes heureux d'être ici.

Le vice-président: Messieurs, nous avons reçu votre mémoire. Selon notre façon de procéder habituelle, veuillez vous présenter aux fins du compte rendu officiel, donnez-nous un résumé de votre mémoire, puis nous passerons aux questions.

M. Emblem: Je voudrais faire quelques remarques préliminaires avant d'aborder notre mémoire. Tout d'abord, nous voulons vous remercier de l'occasion qui nous est offerte de comparaître devant votre Comité. Nous voudrions exprimer nos préoccupations et nos craintes quant aux résultats éventuels de la mise en application de certaines dispositions du projet de loi C-18.

D'après les communications que nous avons reçues et des déclarations publiques faites par CP et CN Rail au sujet de leurs réserves à l'égard de ce projet de loi, nous craignons de nous retrouver avec un système ferroviaire qui ne pourra assurer un service fiable et efficace à longue échéance. Or notre industrie dépend exclusivement de ce service pour le transport de nos marchandises. Nous serions nettement désavantagés si la qualité du service baissait.

Les responsables de l'industrie ferroviaire prétendent que le projet de loi limiterait leur capacité d'investir dans les installations et le matériel nécessaires pour assurer un service fiable et efficace et qu'ils ne pourront assurer le niveau de service voulu et rester concurrentiels.

Notre association ne conteste pas la concurrence accrue qui doit résulter du projet de loi, mais notre santé et notre viabilité à l'avenir dépendent d'un réseau ferroviaire sain et viable. Notre industrie n'est pas bien connue et dans notre mémoire, nous avons décrit notre mode de fonctionnement pour votre gouverne. Je voudrais parler du mémoire maintenant.

Notre activité consiste à offrir des services de transport à de petits expéditeurs en réunissant de petites commandes de marchandises pour en faire des chargements complets. Les commandes de ces commerçants sont en moyenne de 1,000 livres. Il y a beaucoup de produits de consommation. Nous offrons nos services aux quincailleries, aux magasins du coin, aux pharmacies et au grand public. Nous faisons transporter ces chargements composites à destination par les compagnies de chemin de fer. A leur arrivée à destination, nous nous chargeons de la distribution des marchandises.

Les avantages que nous offrons au petit expéditeur tiennent au fait que nous achetons des services de transport au prix de gros et que nous lui permettons ainsi de profiter de meilleurs prix. Nous assumons toute la responsabilité du transport des marchandises du point de

[Text]

customers for the transportation of their merchandise from origin to destination, whether on or off rail lines. To the public, we are in a position equivalent to that of a rail or motor carrier. We market our services as such and compete directly with highway transport in particular.

I would also like to add that all our traffic originates in Ontario and Quebec. For western Canada and the Maritimes, we do not handle any return traffic. It is directional.

Our industry has grown and prospered over 65 years. At the present time we load an average of 30,000 railcars a year and our annual tonnage exceeds one million tonnes. The gross revenue of our industry is in excess of \$250 million. The present employment in the industry is approximately 3,500 employees and we utilize some 1,700 vehicles in moving goods from our consolidation and destination terminals.

During the past year we have witnessed the introduction of a number of provincial plans for changes to motor carrier regulation. We have also seen a clear indication of the intent of the Government of Canada in dealing with the future regulation of the rail industry across Canada. There can be no doubt that these proposed changes are significant to both rail and motor carrier industries in Canada. Our industry, competitive with the motor carrier and served extensively by the railway industry, cannot ignore these proposed developments.

The changes proposed for rail and motor carrier regulation will undoubtedly increase the competition within and between all modes of transportation services in Canada, and indeed they are designed to do so. We do not quarrel with the anticipated increased levels of competition. However, our future ability to compete fairly and in fact survive as an industry depends on a healthy and viable railroad system. All transportation modes must be able to compete on fair and equal terms in a market-driven environment without any difficulties.

In that regard, we believe final offer arbitration as presently structured and competitive line rates would impose more rather than less regulation on Canada's railways. The risk that this could seriously jeopardize the railway's competitive position vis-à-vis other transportation modes as well as against U.S. railroads is not worth taking.

We have read the CN and CP briefs and other statements, and we are really concerned. They have a big

[Translation]

départ à l'arrivée. Aux yeux du public, notre responsabilité est identique à celle du transporteur ferroviaire ou du transporteur routier. Nous annonçons nos services et faisons directement concurrence au transport routier, notamment.

Je voudrais aussi ajouter que toutes les marchandises que nous transportons proviennent de l'Ontario et du Québec. Pour l'Ouest du Canada et les Maritimes, nous n'offrons pas de services aller-retour. Notre service est unidirectionnel.

Notre industrie se développe et prospère depuis plus de 65 ans. À l'heure actuelle, nous parvenons à remplir quelque 30,000 wagons en moyenne annuellement, et le poids des marchandises dont nous assurons le transport dépasse le million de tonnes. Les recettes brutes que nous tirons de nos activités s'élèvent à plus de 250 millions de dollars. À l'heure actuelle, notre industrie fournit de l'emploi à environ 3,500 personnes, et nous utilisons quelque 1,700 véhicules dans le cadre de nos activités.

Au cours de la dernière année, nous avons vu les provinces élaborer bien des plans en fonction de la modification des règlements concernant le transport par véhicules à moteur. Nous avons aussi perçu une très nette indication de l'intention du gouvernement du Canada de s'attaquer à la future réglementation de l'industrie du transport ferroviaire dans tout le Canada. Il ne fait aucun doute que ces modifications que l'on se propose d'apporter sont significatives, tant pour l'industrie du transport par rail au Canada que pour celle du transport par véhicules à moteur. Notre industrie, qui est en concurrence avec les transporteurs routiers et qui utilise considérablement les services des transporteurs ferroviaires, ne peut ignorer ces modifications.

Les changements que l'on se propose d'apporter au règlement concernant les transporteurs ferroviaires et les transporteurs routiers augmenteront sans doute la concurrence au sein de tous les modes de transport offerts au Canada, et entre tous ces modes. C'est d'ailleurs l'objectif visé. Nous n'avons rien à redire à l'augmentation prévue de la concurrence. Toutefois, notre capacité future à pouvoir concurrencer équitablement, et même notre survie en tant qu'industrie reposent sur un système de transport ferroviaire qui soit sain et viable. Tous les modes de transport doivent pouvoir se concurrencer sans difficulté particulière selon des conditions justes et équitables.

À cet égard, nous croyons que la formule d'arbitrage, dans sa formulation actuelle, et les prix de ligne concurrentiels imposeraient davantage qu'autrement des conditions aux compagnies de chemin de fer canadiennes. Il ne vaut pas la peine de risquer de mettre sérieusement en danger la capacité concurrentielle des compagnies de chemin de fer face aux autres modes de transport et aux transporteurs ferroviaires américains.

Nous avons lu les mémoires du CN et du CP, ainsi que certaines autres déclarations, et la situation nous inquiète

[Texte]

concern about competitive access and the money they are going to lose. We are listening to this and it scares us a bit.

It appears the bill singles out railways as the only mode to be subjected to more regulation and less reliance on market forces. While we fully support the need for captive shippers to have access to an improved rate appeal process, we cannot imagine on what possible grounds access to final-offer arbitration can be justified by a shipper who enjoys effective modal competition. We also note that to all intents and purposes, final-offer arbitration only applies to railways.

The inclusion of decision criteria guiding arbitrators' decisions also worries us. Final-offer arbitration essentially transfers the rate-making decision to an arbitrator when the shipper and carrier fail to reach agreement in the negotiating room. Surely the only matters relevant to the arbitrator's decision are those matters discussed in the negotiating room itself. Why should these matters be determined or influenced by a set of guidelines established in legislation?

We as an industry are very concerned that excessive railway legislation of the kind envisaged by Bill C-18 could result in a reduction in the amount and quality of service and ultimately an unhealthy railroad system.

It is evident the bill was intended to reduce railway rates, something that will no doubt happen. We are aware that both railways are not in a strong financial position. The consequences of the resulting revenue losses could be reduced service levels. Railway service cannot allowed to deteriorate from present levels, a service level which is vital to the survival of our industry.

While we favour increased competition through such measures as confidential contracting and the end of collective rate making, we believe the use of competitive access measures, interswitching, terminal running rights and competitive line rates should be approached with considerable caution. Essentially, such devices provide one railway with access to another railway's customers. The accessing carrier can reap the benefits of the other railway's investments in infrastructure. As private sector businessmen, we are most reluctant to endorse any legislation interfering with the rights of an investor to reap the rewards of his investment.

• 0950

We cannot support the use of competitive line rates or terminal running rights as a means of fostering further

[Traduction]

vraiment. La concurrence et les recettes qu'ils perdront les inquiètent énormément. Nous lisons tout cela, et nous avons un peu peur.

Dans le projet de loi, on semble vouloir faire du transport ferroviaire le seul mode qui fera l'objet de plus de règlements et dans lequel les forces du marché s'exerceront moins. Bien que nous comprenions tout à fait la nécessité que les expéditeurs captifs puissent profiter d'un meilleur processus d'appel en ce qui concerne les prix, nous ne comprenons pas ce qui peut justifier le recours à l'arbitrage pour un expéditeur qui a déjà la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport. Nous constatons aussi qu'à toutes fins pratiques, l'arbitrage ne s'applique qu'aux compagnies de transport ferroviaire.

Nous nous inquiétons aussi du fait que l'on ait inclus des critères de référence à l'intention des arbitres. Essentiellement, la formule de l'arbitrage confère à un arbitre la responsabilité de décider d'un prix lorsque l'expéditeur et le transporteur n'ont pu s'entendre. Nous croyons que les seuls détails vraiment pertinents en fonction de la décision de l'arbitre sont les éléments dont on a discuté au moment des négociations. Pourquoi faudrait-il que ces éléments soient établis par un ensemble d'indications précises dans la loi même?

Nous craignons énormément qu'une loi ayant un penchant aussi défavorable à l'égard du transport ferroviaire, comme c'est actuellement le cas dans le projet de loi C-18, pourrait entraîner une réduction dans la quantité et la qualité du service et, en bout de course, se révéler nuisible au transport ferroviaire dans l'ensemble.

Il est évident que l'un des objectifs que l'on vise par le projet de loi est de réduire les prix du transport par rail, objectif que l'on atteindra sans doute. Nous savons que la situation financière du CN et du CP n'est pas tellement reluisante. La perte de recettes pourrait entraîner une diminution du service. Il ne faut pas permettre que le service de transport ferroviaire diminue, car ce service est vital à la survie de notre industrie.

Bien que nous voyons d'un bon oeil l'augmentation de la concurrence, par des mesures comme les contrats confidentiels, par exemple, nous croyons qu'il faudrait envisager avec beaucoup de prudence l'utilisation des mesures relatives à l'ouverture à la concurrence, aux zones de correspondance, aux droits de circulation et aux prix de ligne concurrentiels. Fondamentalement, de telles mesures donnent accès à une compagnie ferroviaire à la clientèle de sa concurrente. Elles permettent aussi aux concurrents de tirer parti des investissements consentis dans l'infrastructure par l'autre compagnie de chemin de fer. En tant qu'entrepreneurs du secteur privé, nous hésitons énormément à appuyer une loi qui empêche un investisseur de recueillir tous les fruits de son investissement.

Nous ne pouvons pas appuyer l'application de prix de lignes concurrentiels ou de droits de circulation comme

[Text]

competition among railways. They can only discourage needed railway investment.

Railways should be treated on an equal basis with all transportation modes and should have the freedom to manage and be free from any regulatory shackles so they can be allowed to compete on the basis of price and service. Railways operating in a more price-competitive environment, characterized by the end of collective rate making, confidential contracts and extended interswitching, should have the same freedom as other modes to enter and exit from the markets.

The line abandonment provisions of Bill C-18 fall far short of this. We wholeheartedly endorse the railways's position that lines ordered retained in the public interest should be purchased by the public with their operations subject to public tenders. It is unfair that uneconomic services provided to the public be imposed on either railway. The railways should not have the fundamentals of their economic activity directed by government as Bill C-18 would do.

We would like to stress our concern for survival if the quality of railway service were to deteriorate to lower levels, as is likely. We move shipments from the manufacturing industries in Ontario and Quebec for thousands and thousands of shippers who depend on our industry for the service we provide. We are shipping one million tonnes of their product annually for them.

We do not handle return traffic from western Canada or the Maritimes, but serve to position the rail cars for the railways, saving them the expense of moving empty rail cars to many points. If the motor carrier industry had the capacity to handle our volume, they would be reluctant to do so with the imbalance of traffic from western Canada. Their equipment would be stranded with little return traffic and they would have the expense of moving a large percentage of their equipment empty back into central Canada. This would have to be reflected in much higher rates, resulting not only in higher costs for manufactured goods delivered in the west, but also in economic hardships for many of our shippers.

We trust the committee will take our concerns into consideration as they study the implications of Bill C-18. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much for that brief overview, Mr. Emblem. I would also like to thank

[Translation]

moyens d'augmenter la concurrence entre les compagnies de chemins de fer. Ce sont des mesures qui ne peuvent que décourager les compagnies à consentir d'autres investissements nécessaires en fonction du transport ferroviaire.

Il faudrait traiter les compagnies de transport ferroviaire sur le même pied que tous les modes de transport, et leur accorder la liberté de gérer leurs propres affaires et les libérer de toute contrainte réglementaire afin de leur permettre de se concurrencer au moyen de leurs prix et des services qu'elles offrent. Les compagnies de chemins de fer, fonctionnant dans un contexte plus concurrentiel sur le plan des prix, caractérisé par la fin de l'établissement de prix collectifs, les contrats confidentiels et les zones de correspondance élargies devraient pouvoir, comme dans tous les autres modes de transport, s'introduire dans certains marchés ou en sortir.

Les dispositions relatives à l'abandon de certains tronçons que renferme le projet de loi C-18 sont loin de répondre à cet objectif. Nous appuyons de tout coeur la position que défendent les transporteurs ferroviaires, à savoir que les lignes dont on ordonne le maintien dans l'intérêt public devraient être achetées par le secteur public, et les services qui y sont offerts devraient faire l'objet d'appels d'offres publics. Il est injuste d'imposer aux compagnies de chemins de fer d'offrir des services non rentables au public. Le gouvernement ne devrait pas influencer sur l'activité économique des transporteurs ferroviaires comme c'est actuellement le cas dans le projet de loi C-18.

Nous insistons sur l'inquiétude que nous entretenons à l'égard de notre survie si la qualité du service de transport ferroviaire devait se détériorer, comme on peut s'y attendre. Nous desservons des milliers d'expéditeurs ontariens et québécois qui comptent beaucoup sur les services que nous offrons. Nous expédions pour eux un million de tonnes de marchandises chaque année.

Nous ne ramenons pas de marchandise de l'Ouest du Canada ou des Maritimes, mais nous veillons à faire livrer nos marchandises dans des endroits pratiques pour les compagnies de chemins de fer, ce qui leur évite de devoir ramener des wagons vides. Si les transporteurs routiers avaient la capacité nécessaire pour transporter toutes nos marchandises, ils hésiteraient à le faire, compte tenu du déséquilibre des chargements en provenance de l'Ouest. Leurs camions n'auraient que très peu de chargements à rapporter, et ils devraient en ramener un très grand nombre à vide vers le centre du Canada. Cette réalité devrait se refléter par des prix beaucoup plus élevés, ce qui entraînerait non seulement une augmentation des prix des biens manufacturés livrés dans l'Ouest, mais aussi des difficultés financières pour bon nombre de nos clients.

Nous espérons que le Comité tiendra compte des inquiétudes que nous avons exprimées dans le cadre de son examen des implications du projet de loi C-18. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Emblem, je vous remercie de ce bref survol de votre mémoire. Je vous remercie aussi

[Texte]

you for recognizing that some of us have to catch an airplane soon. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Je comprends que vous offrez un service à une multitude de manufacturiers ou d'invididus qui envoient des marchandises du centre du pays vers l'Ouest ou les Maritimes. Votre association est-elle propriétaire de trains, de wagons qu'elle loue, ou si elle s'occupe strictement de la coordination pour le compte des compagnies de chemins de fer?

Mr. Emblem: We have our own vehicles for pick-up and delivery, owned by the company itself or the association member. We lease trucks and we bring these shipments to our terminal. It is just like a trucking line, except we have rail sidings. That is our line haul.

M. Ouellet: Mais vous n'avez pas de wagons ferroviaires?

Mr. Emblem: No.

M. Ouellet: Donc, vous ne faites que cueillir les produits et les apporter aux trains et coordonner l'expédition de ces marchandises par le CN ou le CP.

Mr. Ed Pequenaza (President, Canadian Pool Car Operations Association Inc.): Mr. Ouellet, our association members pick up merchandise in certain licensed areas within the province of Quebec and the province of Ontario. Some of our member companies own their own vehicles and are licensed by the two boards, the Highway Transport Board either in Quebec or Ontario. The merchandise is picked up in the areas within that jurisdiction and brought back to the terminal. It is unloaded from those trucks into the rail cars, a CN or CP rail car, and then it is destined to western Canada, to Manitoba, Alberta, Saskatchewan or British Columbia. It is unloaded onto vehicles again and delivered to the customers.

If we do not have a viable railway system within Canada, the domestic transportation structure of costs will go up tremendously. With everything we have heard from both railways, if they lose any money, the cost has to go up. That is what we are scared of. We are independent businessmen. We might be priced out of the marketplace. Since we have 3,500 employees and we do over \$250 million in business, we are concerned.

• 0955

M. Ouellet: Je comprends mieux l'objet de votre intervention. Fondamentalement, vous nous dites que votre industrie est fortement dépendante d'un système ferroviaire efficace et de compagnies ferroviaires en bonne santé.

Mr. Emblem: Yes, that is correct.

[Traduction]

d'avoir tenu compte que certains de nous devront bientôt se rendre à l'aéroport. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: I understand that you offer a service to a great number of manufacturers or individuals shipping products from central Canada to the West or the Maritimes. Do you own or rent any cars, or is it strictly co-ordination for the railways?

M. Emblem: Pour le ramassage et la livraison des marchandises, nous avons nos propres véhicules. Ce sont des véhicules qui appartiennent à la compagnie ou aux membres de l'association. Nous louons des camions, et nous ramassons ces chargements. Nous fonctionnons comme une compagnie de camionnage, sauf que nous avons nos voies d'évitement.

Mr. Ouellet: But you do not own any railway cars?

M. Emblem: Non.

Mr. Ouellet: Therefore, you just pick up the products and deliver them to the trains, and co-ordinate the shipping of those products through CN or CP.

M. Ed Pequenaza (président, l'Association canadienne des opérateurs de char en commun Inc.): Monsieur Ouellet, les membres de notre association cueillent les marchandises dans certaines régions du Québec et de l'Ontario, pour lesquelles ils détiennent une licence. Un certain nombre des sociétés qui sont membres de notre organisation possèdent leurs propres véhicules, et détiennent une licence de l'office québécois et de l'office ontarien. Ils ramassent les marchandises dans les régions faisant partie de ces provinces, et les acheminent à la gare. On les charge ensuite dans des wagons du CN ou du CP, et de là, les marchandises sont transportées vers l'Ouest du Canada, vers le Manitoba, l'Alberta, la Saskatchewan ou la Colombie-Britannique. À leur arrivée à destination, on les charge de nouveau sur des camions, et on les livre aux endroits prévus.

Si nous ne disposons pas d'un réseau de transport ferroviaire viable au Canada, la structure nationale des coûts du transport augmentera énormément. Après tout ce que nous avons entendu de la part du CN et du CP, nous croyons que s'ils perdent de l'argent, le coût va devoir monter. C'est ce que nous craignons. Nous sommes des gens d'affaires indépendants. Les prix pourraient nous faire disparaître du marché. Puisque nous comptons 3,500 employés et que notre chiffre d'affaires est de plus de 250 millions de dollars, nous sommes inquiets.

Mr. Ouellet: I now have a better understanding of the reason for your intervention. Basically, what you are telling us is that your industry depends a lot on an efficient railway network and on healthy railway companies.

M. Emblem: Oui, c'est exact.

[Text]

M. Ouellet: À la page 2 de votre mémoire, vous semblez nous indiquer que vous avez de sérieuses réserves quant à l'offre finale d'arbitrage. Vous dites ceci:

The final-offer arbitration as presently structured and competitive line rate would impose more rather than less regulations on Canada's railways.

En d'autres mots, si l'objectif du gouvernement est de déréglementer, d'après vous, on ne parle pas du tout de déréglementation à cet article. C'est une réglementation différente, mais tout aussi astreignante et peut-être plus que celle qui existe présentement. Est-ce exact? Pourriez-vous élaborer un peu à ce sujet?

Mr. Pequenaza: On the final arbitration, we do not have any comments on how this would work. But we always felt if a shipper and a carrier are negotiating for a cost of moving merchandise from one point to another, then that decision is in the room. If you cannot come to an agreement, there are other modes of transportation that the shipper can go to. But with our industry we have no other way of going. We are dependent on the railway for our line haul. We feel that for the last 65 years, we have been able to work with both railways, and arbitration is not something we are looking forward to.

Mr. Emblem: I do not know how that is going to affect us. Our traffic is intermodally competitive, and I think we should be excluded from final-offer arbitration.

Mr. Ouellet: That is what I want to know. Does your member association believe that they would be the one dealing with the railway on this final arbitration, or will it be the clients of these people who would be dealing with the railways?

Mr. Emblem: We consider ourselves as carriers, but to the railway we are shippers. I listened yesterday about captive shippers and almost feel captive. We have one line-haul choice.

Mr. Ouellet: Again, you say:

Final-offer arbitration as presently structured will impose more rather than less regulations on Canada's railways.

That is a judgment on your part, but you are silent on the fact that your association is in the middle and the bill is silent in this regard. Where do you feel you fit in this legislation? Would you be part of this arbitration, or are you excluded because it will be not you but your client?

Mr. Emblem: I think we are excluded. We should be excluded because we are intermodally competitive and the marketplace should settle everything.

Mr. Nowlan: But you do not have final arbitration.

[Translation]

Mr. Ouellet: On page 2 of your presentation, you seem to indicate that you have serious reservations about final offer arbitration. I quote you:

Dans sa structuration actuelle, l'arbitrage, bien loin d'en réduire le nombre, va multiplier les règlements appliqués aux chemins de fer du Canada.

In other terms, if the government's aim is to deregulate, you think deregulation is not at all what is dealt with in this section. It is a different regulation, but just as demanding as the present one and perhaps even more so. Am I right? Would you elaborate?

M. Pequenaza: En ce qui concerne l'arbitrage, nous n'avons aucun commentaire à formuler sur la manière dont cela fonctionnerait. Mais nous avons toujours pensé que si un expéditeur et un transporteur négocient le prix du transport des marchandises entre deux points, la décision se prend sur place. Si l'entente n'est pas possible, il existe d'autres modes de transport auxquels l'expéditeur peut recourir. Mais, dans le cas de notre industrie, il n'y a pas d'autres solutions. Nous dépendons des chemins de fer pour notre transport, sur grandes distances. Nous jugeons que, durant les 65 dernières années, nous avons réussi à travailler avec les deux chemins de fer et la perspective de l'arbitrage ne nous réjouit guère.

M. Emblem: Je ne sais pas comment cela va nous toucher. Notre trafic est concurrentiel par rapport aux divers modes de transport et je pense que nous devrions être exclus de l'arbitrage.

M. Ouellet: C'est cela que je désire savoir. Les membres de votre association croient-ils que ce sont eux qui traiteraient avec les chemins de fer ou, d'après eux, seraient-ce leurs propres clients?

M. Emblem: Nous nous considérons comme des transporteurs, mais, pour les chemins de fer, nous sommes des expéditeurs. Hier, on parlait ici d'expéditeurs asservis. Nous nous sentons presque asservis. Nous avons une seule option en matière de transport sur grande distance.

M. Ouellet: Encore une fois, vous dites:

Dans sa structuration actuelle, l'arbitrage, bien loin d'en réduire le nombre, va multiplier les règlements appliqués aux chemins de fer du Canada.

C'est là un jugement que vous formulez, mais vous ne dites pas que votre association joue le rôle d'un intermédiaire et il n'en est pas non plus question dans le projet de loi. D'après vous, quelle est votre place en vertu du projet de loi? L'arbitrage s'appliquerait-il à vous ou bien en êtes-vous exclus parce qu'il s'appliquerait non pas à vous, mais à vos clients?

M. Emblem: Je crois que nous sommes exclus. Nous devrions être exclus parce que nous pratiquons la concurrence entre les modes de transport et c'est le marché qui devrait décider de tout.

M. Nowlan: Mais vous n'avez pas l'arbitrage.

[Texte]

Mr. Emblem: No.**Mr. Nowlan:** So that came out.

Mr. Emblem: A lot of the provisions—the elimination of collective rate-making, the introduction of confidential contracts, expanded interswitching, running rights—do not affect us directly. It is the bottom line. It is what we are hearing from the railroads. The service is going to be. . . If that happens, this is what is scaring us, not the provisions of stuff like that. It is the bottom line for us, our line haul.

• 1000

Mr. Ouellet: When you say there is competition, there might not be competition.

Mr. Pequenez: There is competition in any field.

Mr. Ouellet: In other words, you will then not move the goods for your clients with the railway but with the trucking industry.

Mr. Pequenez: No.

Mr. Emblem: Okay, what you are saying is that if the service deteriorates, are we out of business or do we have other measures?

Mr. Ouellet: Yes.

Mr. Emblem: Yes, we could probably move, but not that volume.

Mr. Pequenez: There is no way the trucking industry can handle a million tonnes of freight into the west or the Maritimes.

Mr. Emblem: We are talking 75,000 to 80,000 trailer loads a year to the west with nothing coming back.

Mr. Ouellet: Okay. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, gentlemen. I agree with pretty well all of what you had to say in your submission and I think you are quite properly worried about the financial viability of the two railroads. Even the strongest proponents of the legislation have said there will be railway revenue losses. I think Peat Marwick puts it at around \$60 million and the railroads claim \$250 million to \$300 million. Let us say they are both wrong, and it is somewhere in the middle; that wipes out the profitability of both of them. Of course, then they are not going to fix their tracks and they are going to run their trains slower, etc. So I think it is a legitimate concern and I hope the committee and the government will take this into account.

On your operation, your trucks locally might pick up 1,000 television sets and 1,000 stereos and four or five other things going to 20 different places. You unload it and sort it out for destinations and it is a pool car that

[Traduction]

M. Emblem: Non.**M. Nowlan:** Voilà qui est maintenant clair.

M. Emblem: Beaucoup des dispositions—la disparition de la détermination collective des prix, l'adoption des contrats confidentiels, l'extension des changements de voies, les droits de circulation—ne nous touchent pas directement. C'est le résultat final qui compte. C'est ce que nous disent les gens des chemins de fer. Le service va être. . . Si cela se produit, c'est cela que nous craignons, et non pas les dispositions de ce genre. C'est cela, pour nous, l'essentiel: notre transport sur grande distance.

M. Ouellet: Vous dites qu'il y a la concurrence; il peut bien ne pas y avoir de concurrence.

M. Pequenez: Il y a de la concurrence dans tous les domaines.

M. Ouellet: En d'autres termes, vous ne vous servirez pas, pour les transports des marchandises au nom de vos clients, des chemins de fer, mais bien du camionnage.

M. Pequenez: Non.

M. Emblem: En somme, vous voulez savoir si, en cas de dégradation du service, nous devons cesser d'exister ou bien si nous pouvons recourir à d'autres mesures.

M. Ouellet: C'est cela.

M. Emblem: Nous pourrions probablement faire transporter nos marchandises, mais pas selon cette quantité.

M. Pequenez: Le camionnage est incapable de transporter un million de tonnes de marchandises vers l'Ouest ou les Maritimes.

M. Emblem: Nous expédions de 75,000 à 80,000 chargements de remorques par année vers l'Ouest sans rien en ramener.

M. Ouellet: D'accord. Merci beaucoup.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, messieurs. Je suis d'accord avec presque tout ce que vous dites dans votre mémoire et je pense que vous avez bien raison de vous inquiéter de la rentabilité des deux chemins de fer. Les plus chauds partisans du projet de loi ont eux-mêmes concédé que les chemins de fer vont subir des pertes. Je pense que c'est autour de 60 millions de dollars d'après l'estimation de Peat Marwick alors que, selon les chemins de fer, ce serait de 250 à 300 millions de dollars. Supposons qu'on a tort des deux côtés et que la vérité se situe entre ces deux extrêmes; pour les deux compagnies, la rentabilité se trouverait effacée. Dans ce cas, les rails ne seront pas réparés, les trains rouleront moins vite; je pense qu'il y a donc lieu de s'inquiéter et j'espère que le Comité et le gouvernement vont en tenir compte.

Dans votre exploitation, vos camions pourraient ramasser à un endroit donné 1,000 appareils de télévision, 1,000 appareils stéréo et quatre ou cinq autres articles à destination d'une vingtaine d'endroits différents. Vous

[Text]

might go to Winnipeg and on to Regina and on to Saskatoon or something like that.

Mr. Pequenaza: It will be one car going to Regina, one car to Winnipeg, one to Calgary.

Mr. Benjamin: And it is distributed by truck from there all over the province.

Mr. Pequenaza: From there to the customers, yes. Our business mostly is in the consumer commodities. We feed the supermarkets. We feed the ma-and-pa grocery stores. We feed semi-manufacturing in western Canada. We are not in the grain business or anything like that.

Mr. Benjamin: Yes, the pool car set-up has been operating for many years and it is a great system.

Mr. Pequenaza: About a century.

Mr. Benjamin: In the old days you used to park a railway car with one shipper and he would put his stuff in and then they would switch the car to another shipper and put his stuff in it. That was in the early days when there were not many roads for trucking.

What percentage of your business—I take it you would use trailer load in central Canada, pool trailer by truck in central Canada because they can get back-hauls or have a better chance at back-hauls.

Mr. Emblem: Yes, we are not in that business at all. We are strictly line haul for ourselves. We do not operate—

Mr. Benjamin: No, but do you load trailers, say, in Montreal and it is destined for St. Catharines?

Mr. Emblem: No.

Mr. Benjamin: You would not load a trailer. You would still do that by rail, would you?

Mr. Emblem: No, we are not even in that business.

Mr. Pequenaza: We are not even in that market. We are strictly out of Quebec and Ontario to western Canada, Newfoundland, and the Maritimes.

Mr. Benjamin: I see. Then you do not make shipments within Ontario or Quebec or as between—

Mr. Emblem: Ontario to Quebec, or Quebec to Ontario.

Mr. Benjamin: I see. Is there anybody doing that?

Mr. Pequenaza: Yes, there are some porters who do that in the trucking industry, but we have maintained over the last 75 years strictly western Canada, the Maritimes, and Newfoundland.

[Translation]

déchargez cela, vous opérez un tri selon les destinations puis un wagon collectif transporte cela vers Winnipeg puis Regina puis Saskatoon ou quelque chose du genre.

M. Pequenaza: On a un wagon pour Regina, un autre pour Winnipeg, un autre enfin pour Calgary.

M. Benjamin: Et de là, la distribution se fait par camion dans toute la province.

M. Pequenaza: De là jusqu'au client, oui. Nous nous intéressons surtout aux biens de consommation. Nous alimentons les supermarchés. Nous alimentons les petites épiceries familiales. Nous alimentons l'industrie de la demi-fabrication dans l'Ouest du Canada. Nous ne pratiquons ni le commerce des grains ni rien de ce genre.

M. Benjamin: Oui, le système des wagons collectifs fonctionne depuis de nombreuses années et c'est un excellent système.

M. Pequenaza: À peu près un siècle.

M. Benjamin: Dans le bon vieux temps, on avait coutume de laisser un wagon chez un expéditeur, qui y mettait ses marchandises puis déplaçait le wagon jusqu'à un autre expéditeur, qui y mettait ses marchandises à son tour. C'était au début, lorsqu'il n'existait pas beaucoup de routes pour le camionnage.

Quel est le pourcentage de votre activité? Je suppose que vous utilisez des camions-remorques en commun dans le centre du Canada, à cause de la possibilité des retours légers.

M. Emblem: Oui, nous n'exerçons aucunement cette activité. Nous nous occupons strictement de transport sur grande distance pour nous-mêmes. Nous n'exploitons pas. . .

M. Benjamin: Non, mais chargez-vous des remorques, à Montréal, par exemple, à destination de St. Catharines?

M. Emblem: Non.

M. Benjamin: Vous ne chargeriez pas une remorque. Mais vous le feriez par chemin de fer, n'est-ce pas?

M. Emblem: Non, nous n'exerçons pas du tout cette activité.

M. Pequenaza: Nous n'occupons pas ce marché. Notre transport se fait strictement à partir du Québec et de l'Ontario vers l'Ouest canadien, Terre-Neuve et les Maritimes.

M. Benjamin: Je vois. Vous n'expédiez donc rien à l'intérieur de l'Ontario ou du Québec ou entre. . .

M. Emblem: L'Ontario et le Québec ou le Québec et l'Ontario.

M. Benjamin: Je vois. Y a-t-il des entreprises qui le font?

M. Pequenaza: Oui, il y a des transporteurs qui le font dans l'industrie du camionnage, mais, au cours des 75 dernières années, notre activité s'est limitée strictement à l'Ouest du Canada, aux Maritimes et à Terre-Neuve.

[Texte]

Mr. Benjamin: You use just about all kinds of railway cars, I take it, but they are mostly boxcars and you do not handle perishables, or do you?

Mr. Pequenaza: We do have some perishables, but not perishables in the sense of fruits or anything like that. You get perishables, some imports that might come in from the islands and so forth, which can take seven days to Vancouver and it would not get rotten or anything like that. But we do not go into apples and grapes and all that stuff, no.

Mr. Benjamin: So the beauty of it is that you would send a pool car say to Regina and it is likely that it would be a suitable car for the railway to take out to the elevator just north of town, fill it full of grain and bring it back to Thunder Bay.

• 1005

Mr. Pequenaza: This is what we said in our thing.

Mr. Emblem: This is right.

Mr. Pequenaza: We mentioned deposition of cars for both railways within Canada: in western Canada and the Maritimes.

Mr. Benjamin: Regarding competitive line rates, would you agree that we should at least prohibit it for U.S. railroads? It is not available to Canadian railroads in the United States, but it would be to American railroads up here. Do you think this should be at least the minimum change made in the provision?

Mr. Emblem: Personally, I think so. This seems to be the railway's big concern about the loss of revenue from competitive access by American railroads.

Mr. Benjamin: Have any U.S. railroads approached you or indicated in any way that they might be interested in making you an offer for rates that would cross the border at say Montreal or Buffalo?

Mr. Pequenaza: U.S. railroads?

Mr. Benjamin: Yes, and then go west to south of Alberta and then north to Calgary?

Mr. Pequenaza: No.

Mr. Benjamin: You have not had any; they have not shown any interest.

Mr. Pequenaza: Not to this point, no.

Mr. Benjamin: If the provisions go through as is, would you be inclined to check with them to see what kind of a deal they could offer you?

Mr. Pequenaza: This is our position at the present moment. We are Canadians and we believe in a strong, viable Canadian railway system. We are independent

[Traduction]

M. Benjamin: Si je comprends bien, vous utilisez toutes sortes de wagons de chemins de fer, mais surtout des wagons couverts, et vous ne transportez pas non plus de produits périssables.

M. Pequenaza: Nous avons certains produits périssables, mais rien qui ressemble à des fruits, par exemple. Il peut y avoir des produits périssables, qui sont importés des Antilles, par exemple, et qui mettent sept jours à se rendre à Vancouver, mais sans pourrir en route. Cependant, nous ne transportons pas de pommes ni de raisins ni rien de semblable.

M. Benjamin: La beauté de ce système, c'est donc que vous pouvez expédier un wagon collectif à Regina, la compagnie de chemins de fer décide que c'est le wagon qu'il faut pour un élévateur situé tout juste au nord de la ville, on remplit le wagon de céréales puis on le ramène à Thunder Bay.

M. Pequenaza: C'est ce que nous disons dans notre mémoire.

M. Emblem: C'est vrai.

M. Pequenaza: Nous avons parlé de la réutilisation des wagons dans le cas des deux compagnies ferroviaires au Canada: dans l'Ouest et dans les Maritimes.

M. Benjamin: Au sujet des prix de ligne concurrentiels, êtes-vous d'accord que nous devrions au moins les interdire dans le cas des chemins de fer des États-Unis? Ils ne sont pas offerts aux chemins de fer canadiens aux États-Unis, mais ils le seraient ici aux chemins de fer américains. Pensez-vous qu'on devrait au moins apporter ce changement à la clause?

M. Emblem: Je le crois, quant à moi. Il semble que ce soit là le grand sujet d'inquiétude des chemins de fer, c'est-à-dire la perte de recettes provenant de l'accès aux prix concurrentiels pour les chemins de fer américains.

M. Benjamin: Est-ce que des chemins de fer américains vous ont approchés ou vous ont fait savoir de quelque manière qu'ils pourraient être désireux de vous offrir des prix pour la traversée de la frontière, par exemple à Montréal ou à Buffalo?

M. Pequenaza: Des chemins de fer américains?

M. Benjamin: Oui, puis le transport vers l'ouest jusqu'au sud de l'Alberta et enfin vers le nord, jusqu'à Calgary?

M. Pequenaza: Non.

M. Benjamin: Vous n'en avez eu aucune; ils n'ont manifesté aucun intérêt.

M. Pequenaza: Pas jusqu'à maintenant, non.

M. Benjamin: Si les dispositions étaient adoptées dans leur forme actuelle, seriez-vous disposés à vérifier auprès d'eux quel genre de marché ils pourraient vous offrir?

M. Pequenaza: Voici notre point de vue actuel. Nous sommes des Canadiens et nous croyons en un réseau ferroviaire canadien fort et viable. Nous sommes des

[Text]

Canadian businessmen. Our livelihood is strictly in Canada, not in the United States. We prefer to leave our investment in Canada. But if push comes to shove and 10 years from now we find something is wrong because the bill is in the place where it is and if the two railways are not viable to give us the service we need because of equipment, trackage and so forth. . . this is our concern.

Mr. Benjamin: Then you have no choice but to go down to the U.S.

Mr. Pequenaza: We might not be around then, sir.

Mr. Benjamin: Well, bless your hearts. I like your attitude. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Emblem, thank you for coming with your brief. You set out the members of the association. In terms of corporate structure, the railways are not part of your association, are they?

Mr. Emblem: No, they are not.

Mr. Nowlan: You are sort of the middlemen between the railway and the shipper. In your work and experience of dealing as the middlemen between the shipper and the railway, have you sometimes had a rate from the railway where there were two lines and then you did not like it and got a competing rate that was different and better from the other line?

Mr. Pequenaza: No, sir. Through the CTC, there is a tariff published by both railways on behalf of our membership, and this is what we pay the railway. For instance, if a carrier is using CP, I cannot get CN to—

Mr. Nowlan: This is what interests me in your brief. I understand your concern about a viable railway system, and we share this concern. But in terms of your being the middleman between the railway and the shipper, regarding those competitive features, you say on page 3 of your brief:

We believe that the use of competitive access measures (inter-switching, terminal running rights and competitive line rates) should be approached with considerable caution.

I guess we all should be cautious about innovative change, it is true.

Mr. Emblem: This is all we are saying, really.

Mr. Nowlan: This is really what you are saying. But really from the person picking up the tab—and I think you do say this in your brief—there is going to be more competition with these provisions and the shipper is going

[Translation]

hommes d'affaire canadiens indépendants. Nous gagnons notre vie strictement au Canada, non aux États-Unis. Nous préférons laisser nos investissements au Canada. Mais, si les choses s'aggravaient considérablement et que, dans 10 ans, nous constatons que les choses vont mal à cause du projet de loi et que les deux chemins de fer ne sont plus capables de nous fournir le service dont nous avons besoin pour des questions d'équipement, de voies et le reste. . . voilà ce qui nous préoccupe.

M. Benjamin: Alors, vous n'auriez pas d'autre choix que d'aller aux États-Unis.

M. Pequenaza: Nous pourrions bien alors ne plus exister, monsieur.

M. Benjamin: Eh bien, bravo. J'aime votre attitude. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur Emblem, merci d'être venu nous présenter votre mémoire. Vous nous avez parlé des membres de votre association. Au point de vue de la structure générale, les chemins de fer ne font pas partie de votre association, n'est-ce pas?

M. Emblem: Non, ils n'en font pas partie.

M. Nowlan: Vous servez en quelque sorte d'intermédiaire entre les chemins de fer et les expéditeurs. Dans votre travail et votre expérience d'intermédiaire entre les expéditeurs et les chemins de fer, avez-vous parfois obtenu d'une compagnie de chemin de fer, là où il y en a deux, un prix qui ne faisait pas votre affaire et avez-vous ensuite obtenu un prix concurrentiel différent et avantageux de la part de l'autre compagnie?

M. Pequenaza: Non, monsieur. Par l'intermédiaire de la CCT, il existe un tarif publié par les deux compagnies de chemin de fer au nom de nos membres et c'est le prix que nous payons. Par exemple, si un transporteur utilise le CP, je ne peux pas obtenir que le CN. . .

M. Nowlan: C'est cela qui m'intéresse dans votre mémoire. Je comprends votre souci d'un réseau ferroviaire viable et nous partageons cette préoccupation. Mais, en ce qui concerne votre situation d'intermédiaire entre les chemins de fer et les expéditeurs, au sujet de ces éléments concurrentiels, vous dites, à la page 3 de votre mémoire:

Nous croyons qu'on devrait aborder avec une extrême prudence l'utilisation de mesures d'accès concurrentielles (changements de voie, droits de circulation et prix de lignes concurrentiels).

Certes, nous devrions sans doute tous nous montrer prudents lorsqu'il s'agit d'un changement novateur.

M. Emblem: C'est tout ce que nous disons, en réalité.

M. Nowlan: C'est ce que vous dites en réalité. Mais, pour la personne qui paie la facture—et je pense que c'est cela que vous dites dans votre mémoire—ces dispositions vont entraîner plus de concurrence et l'expéditeur va en

[Texte]

to get the benefit of it, is he not? You are potentially going to be able to have a lower charge on shipping his goods.

Mr. Pequenaza: Not necessarily, because the scenario. . . I have a house and you have a house, and the gentleman next to you wants to come by my house to your house but he has to build a sidewalk to get to it. This is what we are saying. Under the Railway Act right now, with our business we might have had it built 10 years ago by CP on a long-term lease. This is their investment; this is what we are talking about. How is it then that somebody else can come into your investment and take it away?

Mr. Nowlan: Houses are one thing, but the public interest and the public capitalization of taxpayers' money into it—I am talking about CN—certainly takes it out of the range of houses and private industry. Although I understand this about using other lines, would you not say from your experience, because of the postal rates, there is really no competition for the shipper that comes to you to put together a less-than-cargo lot?

Mr. Pequenaza: Oh, yes, he has competition, sir, because he has competition from the other members and the other forwarders and the trucking industry. If he does not like the rates one of our members quotes him to go to Vancouver, he has the trucking industry and he has everything.

Mr. Nowlan: He can go by truck, but then coming back to—

Mr. Emblem: Or to our other members.

• 1010

Mr. Pequenaza: We are all members who compete with each other. We are just an association, so we do not do anything about that. He can go to any member and get a better writ if he wants to. That is free competition.

Mr. Nowlan: Have you seen many shippers avail themselves of section 23 of the present act to get some relief?

Mr. Pequenaza: Well, I have seen a lot of carload shippers get relief through both railways over the past few years on lower costs and full rail merchandise from their place of manufacturing. You know, everybody thinks the rates will be lower, which is fine for the industry. However, if the two railways cannot keep their system within western Canada and the Maritimes up to the grade they have today and it starts deteriorating, where are we going to be in 1990?

Mr. Nowlan: In your experience of freight forwarding from the west to east, do you freight-forward to the United States?

Mr. Pequenaza: No.

[Traduction]

profiter, n'est-ce pas? Peut-être serez-vous en mesure d'obtenir un prix inférieur à l'expédition de ces marchandises.

M. Pequenaza: Pas nécessairement, car le scénario. . . Je possède une maison, vous possédez une maison et votre voisin veut passer devant chez moi pour se rendre chez vous, mais il lui faut pour cela construire un trottoir. C'est cela que nous disons. En vertu de l'actuelle Loi sur les chemins de fer, notre activité d'affaire nous aurait permis de faire mettre en place les installations nécessaires par le CP il y a 10 ans, grâce à un bail à long terme. Ce sont leurs investissements; c'est de cela que nous parlons. Mais comment se fait-il, alors, que quelqu'un d'autre puisse venir vous enlever votre investissement?

M. Nowlan: L'intérêt public et la capitalisation publique de l'argent des contribuables—je parle du CN—ne nous permettent plus d'aborder l'affaire comme s'il s'agissait de maisons et de l'industrie privée. Je comprends ce que vous dites au sujet de l'utilisation des autres lignes, mais ne diriez-vous pas, en vous fondant sur votre expérience des tarifs postaux, que la concurrence n'existe pas pour l'expéditeur qui vient vous demander de rassembler une quantité de marchandises moindre qu'une cargaison?

M. Pequenaza: Oh oui, la concurrence existe, monsieur, car il y a celle des autres membres, des autres maisons d'expédition et de l'industrie du camionnage. S'il n'aime pas les prix que lui demande un de nos membres pour le transport vers Vancouver, il peut recourir à l'industrie du camionnage et à tout le reste.

M. Nowlan: Il peut recourir aux camions, mais pour en revenir à. . .

M. Emblem: Ou à nos autres membres.

M. Pequenaza: Nous sommes tous membres et tous en concurrence les uns avec les autres. Nous ne sommes qu'une association et par conséquent nous ne nous occupons pas de cela. Il peut aborder n'importe quel membre et obtenir un meilleur marché s'il le désire. C'est le régime de la libre concurrence.

M. Nowlan: Avez-vous vu beaucoup d'expéditeurs se prévaloir de l'article 23 de la loi actuelle pour obtenir un allègement?

M. Pequenaza: J'ai vu beaucoup d'expéditeurs obtenir un allègement de deux compagnies ferroviaires depuis quelques années sous la forme de prix réduits et du transport exclusivement ferroviaire de leurs marchandises à partir de leurs usines. Vous savez, tout le monde pense que les prix vont baisser, ce qui fait l'affaire de l'industrie. Pourtant, si les deux compagnies ferroviaires ne peuvent pas garder leurs réseaux de l'Ouest et des Maritimes au niveau de qualité qui existe aujourd'hui et que ce réseau commence à se dégrader, où en serons-nous en 1990?

M. Nowlan: Dans votre expérience de l'expédition de marchandises de l'est à l'ouest, passez-vous par les États-Unis?

M. Pequenaza: Non.

[Text]

Mr. Nowlan: So you have no experience with those railways, what happened under the Staggers Act, whether they became more aggressive, more competitive and leaner, and whether they passed on this leanness to the shipper in lower rates.

Mr. Pequenaza: We hear a lot of rumours.

Mr. Reid: I just want to have a little bit of information as to your experience, assuming that you have counterparts in operation in the United States who carry on business in a nature similar to yours. Do you have or do you not have U.S. counterparts?

Mr. Pequenaza: No, we do not.

Mr. Reid: You do not have members, but do you know that there is a business similar to yours being conducted in the United States?

Mr. Pequenaza: Yes, there are forwarders in the United States which operate through a two and a half piggyback operation. From my knowledge, I do not think there is any forwarder in the United States operating the way we do, by loading LTL freight from various suppliers into a boxcar and moving it.

Mr. Reid: From a trucking point of view in the United States, the less-than-truckload operations are buoyant, successful, and do a steady business in the industry. The volatile, active gypsy-type operations are in the truckload operations, not in the less-than-truckload operations. What you are dealing with is a less-than-railway carload operation.

Mr. Pequenaza: Yes.

Mr. Reid: I was wondering if you had any information or any experience with these operations, although you have told Mr. Nowlan that you do not know of any of these or of any counterpart operation in the United States. Why should the less-than-carload operation be injured or suffer an impact by reason of Staggers Act when the less-than-truckload is successful?

Mr. Pequenaza: I cannot comment on the Staggers Act in the United States. All I can say is that with deregulation in 1981, if you look at the bankruptcies that happened in the United States in the trucking industry. . .

Mr. Reid: I am emphasizing that those bankruptcies are not in the less-than-truckload operations.

Mr. Pequenaza: Several of the carriers were involved in bankruptcies.

Mr. Reid: Well, I think you are being carried away by the general figures of bankruptcies in the trucking operation following the Staggers Act, because many more

[Translation]

M. Nowlan: Par conséquent, vous ne connaissez pas ces compagnies ferroviaires, vous ne savez pas ce qui s'est produit en vertu de la *Staggers Act*, si ces compagnies sont devenues plus dynamiques, plus concurrentielles, plus «maigres» et si elles ont fait profiter les expéditeurs de cette maigreur sous la forme de prix réduits.

M. Pequenaza: Nous entendons beaucoup de rumeurs.

M. Reid: J'aimerais avoir quelques renseignements sur votre expérience, en supposant que vous ayez des homologues aux États-Unis qui exercent une activité semblable à la vôtre. Avez-vous, ou non, des homologues aux États-Unis?

M. Pequenaza: Nous n'en avons pas.

M. Reid: Vous n'avez pas de membre, mais êtes-vous au courant d'une activité semblable à la vôtre qui s'exercerait aux États-Unis?

M. Pequenaza: Oui, il y a aux États-Unis des expéditeurs qui utilisent un système rail-route particulier. À ma connaissance, il n'y en a pas qui fonctionnent comme nous, c'est-à-dire en regroupant des parties de cargaisons de divers fournisseurs pour remplir un wagon fermé qu'on expédie ensuite au loin.

M. Reid: Aux États-Unis, dans le monde du camionnage, les quantités moindres qu'une cargaison ont créé dans l'industrie une activité intense, prospère et stable. C'est dans le transport des cargaisons complètes et non des quantités inférieures, qu'on retrouve les entreprises sauvages et éphémères. Vous vous occupez, quant à vous, des quantités inférieures au contenu d'un wagon.

M. Pequenaza: Oui.

M. Reid: Est-ce que vous n'auriez pas des renseignements ou des connaissances sur cette activité, quoique vous ayez dit à M. Nowlan que vous ne connaissez aucune entreprise de ce genre ni aucune activité analogue aux États-Unis. Pourquoi le transport des quantités moindres que la cargaison d'un wagon serait-il touché par la *Staggers Act* ou en subirait-il des effets nuisibles alors que le succès règne dans le transport des quantités inférieures au contenu d'un camion?

M. Pequenaza: Je ne saurais commenter la *Staggers Act* des États-Unis. Tout ce que je puis dire, c'est que, depuis la déréglementation de 1981, si on examine les faillites qui sont survenues aux États-Unis dans l'industrie du camionnage. . .

M. Reid: Je vous signale que ces faillites n'atteignent pas le transport des quantités inférieures au contenu d'un camion.

M. Pequenaza: Plusieurs transporteurs ont connu la faillite.

M. Reid: Et bien, je pense que vous vous laissez emporter par les chiffres d'ensemble du nombre des faillites de camionneurs à la suite de la *Staggers Act*, car

[Texte]

people are coming in, just as the gypsy operators did, which is why all the safety problems arose.

Your position before this committee is one of sympathy for the railways because you tell us the competitive access provisions do not affect you directly. Rather, you feel or have been told that the railways will be adversely impacted by these two bills, and when they are affected you are also affected. So you are here to support the railways.

Mr. Emblem: That is correct.

Mr. Reid: Due to the main lines you serve, if you are on a branch line operation and if you are active in this sideline operation, you might have some concern.

• 1015

Is there anything you can see from your operation's point of view as a major shipper. . . ? I know you are sort of a bastard-type operation. You are in your own minds a shipper—but you really serve shippers. As I look at the commodity traffic you are working in, you are dealing with heavy manufactured products, less than a carload. You are putting together carloads, and they will be shipped on main lines. Why, in your mind, would those main lines suffer by reason of these bills?

• 1020

Mr. Pequenaza: If you look at the weather conditions in the winter months, especially in British Columbia with wash-outs and so forth, if you do not have the capital to keep repairing these tracks because you have lost funds somewhere else where profit was coming from, where are you going to get it from? You have to increase your costs domestically to subsidize where you are losing it. This is our concern. We are concerned about costs.

Mr. Reid: You are being a captive, I suppose, in that the railways are telling you they are going to suffer lost revenue. Mr. Benjamin and all of us will agree that railways have to become more competitive. They might have lost revenues, but this is offset by reason of the evidence and testimony before this committee yesterday of increased efficiencies in the operation of the railway. The revenue may be reduced, but the cost efficiencies improve and offset the loss, making the railway more competitive in the end, and in effect, more safe.

Looking at the direction of your traffic, the movement of your cargo and freight will be on heavier solid lines, and I do not see why you have a concern.

Mr. Pequenaza: We will see.

Mr. Emblem: We will be very happy if that is the way it works out.

[Traduction]

beaucoup plus de nouvelles entreprises surgissent, comme l'ont fait les exploitants sauvages, et c'est ce qui a donné naissance aux problèmes de sécurité.

Le point de vue que vous exprimez devant notre Comité, c'est que vous sympathisez avec les chemins de fer, puisque vous nous dites que les dispositions sur l'accès concurrentiel ne vous touchent pas directement. Vous êtes d'avis ou on vous a dit, plutôt, que ces deux projets de loi produiront des effets négatifs sur les chemins de fer et que cela se répercutera sur vous. Votre présence ici vise donc à appuyer les chemins de fer.

M. Emblem: C'est exact.

M. Reid: Parce que vous recourez à des lignes importantes, si vous utilisez un embranchement et que vous l'utilisiez intensément, vous pourriez avoir des inquiétudes à ce sujet.

Y a-t-il des éventualités que vous entrevoyez à votre point de vue d'expéditeur important? Je sais que vous exercez une activité hybride. Vous vous considérez comme une maison d'expédition—mais, en réalité, vous êtes au service de ces maisons. Vous vous occupez du transport des marchandises, plus précisément de produits de fabrication lourds, qui occupent un volume inférieur à celui d'un plein wagon. Vous composez des cargaisons qui sont ensuite expédiées le long des grandes lignes. Pourquoi, d'après vous, ces grandes lignes seraient-elles défavorisées par les projets de loi?

M. Pequenaza: Compte tenu des conditions climatologiques pendant les mois d'hiver, surtout en Colombie-Britannique où la voie peut être emportée par la pluie, etc., si certaines activités ne rapportent plus de bénéfices, d'où viendra l'argent nécessaire pour réparer toutes ces voies? Il faut augmenter les tarifs intérieurs pour compenser les pertes. Voilà notre souci. Nous nous inquiétons des coûts.

M. Reid: Vous n'avez pas de choix, je suppose, puisque les chemins de fer vous disent qu'ils auront un manque à gagner. M. Benjamin et tous les membres du Comité conviennent que les sociétés ferroviaires doivent devenir plus compétitives. Il y a peut-être eu des pertes de revenus, mais, d'après ce qu'on nous a dit hier, elles sont nettement compensées par les améliorations apportées au fonctionnement des chemins de fer. Malgré d'éventuelles baisses de revenus, une efficacité accrue sur le plan des coûts compense la perte et renforce la compétitivité des chemins de fer à la longue, tout comme la sécurité.

Compte tenu de la direction de vos expéditions, vous allez faire transporter des marchandises sur les lignes les plus fréquentées et je ne comprends pas votre inquiétude.

M. Pequenaza: On verra bien.

M. Emblem: Nous serons heureux si les choses se passent ainsi.

[Text]

Mr. Pequenaza: If that is the case, we will be the proudest set of companies there is.

Mr. Emblem: We are waving a little red flag; that is all we are doing.

The Vice-Chairman: Or blue—

Mr. Emblem: Or blue, or whatever colour you want.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. Once again I thank you for having appeared at least one hour before you were due so we could expedite our affairs here this morning.

Nous recevons maintenant l'Association des mines de métaux du Québec. Voici M. Jean Roberge.

Veuillez vous identifier devant le Comité. Je vois que votre mémoire contient 16 pages. Plus vous prenez de temps pour le résumer, moins il restera de temps pour les questions. C'est à vous de décider.

M. Jean Roberge (adjoint au directeur général, Association des mines de métaux du Québec): Mon nom est Jean Roberge, de l'Association des mines de métaux du Québec. Je m'excuse de vous avoir donné notre mémoire ce matin seulement. Depuis quelques mois l'Association travaille sur plusieurs mémoires. D'autres mémoires, comme celui qui concerne la Loi sur les mines ou celui de la Loi de l'environnement du fédéral m'ont empêché de déposer mon mémoire plus tôt.

Je vous résumerai notre position sur le projet de loi C-18, concernant les transports. L'industrie minière utilise beaucoup les transports. Dans le domaine du camionnage, elle a dépensé, en 1984, 52.2 millions de dollars. Dans le transport par chemin de fer, elle a dépensé 78.7 millions de dollars pour transporter du minerai, du concentré.

Pour plusieurs minéraux, selon les distances à parcourir, le coût du transport représente 50 p. 100 et parfois 100 p. 100 du produit fini. C'est donc dire que le coût du transport a un effet direct sur la conservation ou la perte des marchés. Toute hausse dans le domaine du transport par chemin de fer, bateau ou camion, peut avoir un impact très important.

L'industrie minière est favorable, dans l'ensemble, aux propositions du projet de loi. Elle veut cependant faire des remarques importantes puisqu'elle utilise ce transport dans des régions isolées et éloignée de ces marchés.

• 1025

Le premier sujet que nous avons abordé est le règlement des différends. Le projet de loi prévoit un arbitrage pour régler des discussions ou des problèmes entre un expéditeur et un transporteur. Nous croyons que l'arbitre devrait avoir plus de pouvoirs. Le projet de loi prévoit qu'il accepte la proposition de l'expéditeur ou la proposition du transporteur. Il ne peut pas trancher entre les deux points. Nous croyons préférable que l'arbitre ait un pouvoir de décision.

Pour le service aérien intérieur, une démarcation au 50^e parallèle est prévue. Sur la carte du Québec, certaines régions se situent à peine au sud de ce 50^e parallèle. Nous

[Translation]

M. Pequenaza: Si cela arrive, nous serons très fiers.

M. Emblem: Nous voulions simplement vous mettre en garde en agitant un petit drapeau rouge.

Le vice-président: Ou bleu. . .

M. Emblem: Ou bleu, ou la couleur qui vous plaira.

Le vice-président: Merci, messieurs. Je vous suis reconnaissant d'être venus au moins une heure avant l'heure prévue afin que nous puissions terminer plus vite ce matin.

We will now hear from the Quebec Metal Mining Association represented by Mr. Jean Roberge.

Please identify yourself before the committee. I see that you have a 16 page brief. The more time you take to sum it up, the less time there will be for questions. The decision is yours.

Mr. Jean Roberge (assistant to the Director General, Quebec Metal Mining Association): I am Jean Roberge from the Quebec Metal Mining Association. I apologize for providing you with our brief only this morning. For the past several months our Association has been working on a number of briefs. Our Association has been busy with other briefs such as the one on the Mining Act or the Federal Environment Act and was thus unable to prepare this one any earlier.

I will sum up our position on Bill C-18 relating to transport. The mining industry is an important user of transportation services. In 1984 it spent \$52.2 million on trucking. For rail transport, it spent \$78.7 million to ship ore and concentrate.

For several ores, depending on the distance involved, transportation accounts for 50% and sometimes 100% of the cost of the finished product. In other words, transportation costs have a direct effect on the ability to retain markets. Any increase on rail, shipping or trucking rates can have a very important impact.

Generally speaking, the mining industry supports the proposals made in the Bill. However, some important points should be made since this industry is a user of transport services in isolated areas far from its markets.

The first subject we raised is the settling of disputes. The Bill provides for arbitration to settle disagreements or problems between a shipper and a carrier. We believe that the arbitrator should have more power. The Bill stipulates that he must accept either the proposal of the shipper or the carrier, there is no intermediate point. We think it would be preferable for the arbitrator to have the power to make a decision.

For domestic air service the demarcation line is the 50th parallel. On the map of Quebec there are some areas just south of the 50th parallel. We suggest an amendment to

[Texte]

proposons que le projet de loi soit amendé pour permettre au gouvernement ou au ministre d'inclure des régions comme Chibougamau ou Matagami, par exemple. Ces deux villes se situent juste en deça du 50^e parallèle. Il faudrait aussi considérer d'autres régions qui ont peut-être les mêmes problèmes.

De plus, on suggère un nouveau critère. Plutôt que de parler d'un critère nordique, on devrait utiliser un critère d'éloignement. Dans les Îles-de-la-Madeleine et en Gaspésie, les problèmes sont aussi importants que s'ils étaient situés au nord du 50^e parallèle.

Au sujet du transport ferroviaire de marchandises, je ferai des remarques qui sont importantes pour nous. De bonnes réformes positives sont annoncées. On parle de contrats confidentiels, de l'accroissement de zones de correspondance, des droits de circulation et d'usage commun des voies et d'un prix de ligne concurrentiel. Cependant, nous avons remarqué une exception importante dans le transport ferroviaire pour les provinces de l'Atlantique et de l'Ouest canadien, dans ces réformes.

L'Association croit que toutes les régions du Canada devraient être sur le même pied et que les réformes devraient s'appliquer de façon uniforme, surtout lorsqu'on veut améliorer les services et les tarifs. Ce qui est bon pour le Québec, l'Ontario ou la Colombie-Britannique, devrait l'être aussi pour les autres provinces du Canada.

Concernant les embranchements ferroviaires, l'Association a des craintes importantes. On veut modifier les possibilités d'obtenir des abandons d'embranchements par le seul exposé qu'une entreprise ferroviaire ferait de la non-rentabilité de ces lignes.

On devrait aller plus loin aussi dans la vente d'embranchements qu'on veut rendre possible. La loi devrait prévoir des critères ou un programme d'aide financière de remise en état et de prise en charge; elle devrait prévoir aussi un prix minimum, vraiment minimum. Je ne veux pas dire un prix minimum qui serait maximum pour un acheteur; je parle d'un prix très bas pour faciliter l'achat ou l'acquisition, par des tiers, d'embranchements de lignes vouées à l'abandon.

Concernant ces abandons de lignes, avec les réformes proposées dans le projet de loi, la situation sera différente. On ne devrait pas faciliter, ou rendre plus facile, l'abandon des lignes de chemins de fer. On devrait attendre que la réforme ait fait son oeuvre. La déréglementation, les tarifs concurrentiels, la nouvelle définition des coûts pour les abandons de lignes, changeront les données en ce domaine.

Le projet de loi devrait prévoir un moratoire pour les abandons de lignes au Québec, en Ontario, au Canada, de façon à ce que cette réforme, positive par ailleurs, fasse son oeuvre et que les transporteurs se retrouvent avec un réseau ferroviaire. Dans le camionnage, on prévoit déjà une période de déréglementation échelonnée sur quelques années. Dans le domaine du chemin de fer, particulièrement dans le cas des abandons de lignes, on ne devrait pas adopter immédiatement les mesures proposées.

[Traduction]

the Bill to enable the government or the Minister to include areas such as Chibougamau or Matagami, for example. These two towns are just south of the 50th parallel. Consideration should also be given to areas where the same problem might rise.

We are also suggesting a new criterion. The point of reference should be the degree of remoteness rather than the northern latitude. The Magdalen Islands and the Gaspé peninsula have just as serious problems as if they were north of the 50th parallel.

We have some important remarks to make about the transport of goods by rail. Good and positive reforms are being announced. There is talk about confidential contracts, the extension of transfer zones, traffic rights and the sharing of tracks and a competitive line price. However we have noted that such reforms provide for an important exception in the case of rail transportation in the Atlantic and western provinces.

The association believes that all regions of Canada should be treated equally and that reforms should apply uniformly, particularly in the case of improvements to service and rates. Measures that are good for Quebec, Ontario and British Columbia should be just as good for the other Canadian provinces.

The association has serious apprehensions about branch lines. We want to change provisions allowing a railway company to obtain approval for the abandonment of branch lines post by stating that such lines are not viable.

The provision for the possible sale of branch lines does not go far enough. The Act should establish criteria for a program of financial assistance for renovations and take overs; it should also provide for a minimum price, a real minimum. I do not mean a minimum price that would be the maximum for a purchaser; I am talking about a very low price to facilitate the purchase or acquisition by a third party of branch lines slated for abandonment.

With respect to line abandonment, with the reforms proposed in the bill, the situation will be different. The abandonment of rail lines should not be facilitated. We should wait until the effects of the reform are felt. Deregulation, competitive rates and the new definition of costs for line abandonment will change the situation.

The Bill should establish a moratorium for line abandonment in Quebec, Ontario and throughout Canada so that this reform, which we consider to be positive, can make its effects felt and so that carriers will have a rail network. As for trucking, a period of deregulation spread out over a few years is already planned. In the case of railways, particularly for line abandonment, the proposed measures should not be adopted immediately. We should retain section 258 of the Railways Act and impose a freeze

[Text]

On devrait plutôt conserver l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer et geler les abandons jusqu'à ce que les effets de la réforme se soient fait sentir et auront été évalués.

Notre crainte à ce sujet est très vive. Le Canadien National veut abandonner 40 p. 100 de ses voies de chemin de fer au Québec et dans les autres provinces où il n'y a pas de gel. Le Canadien Pacifique veut faire de même pour 33 p. 100 de ses lignes. Sur un plan quinquennal, le Canadien National, au Québec, veut abandonner 1,000 milles de voies de chemin de fer par année, pour arriver à l'abandon de 5,400 milles de voies, d'ici cinq ans.

• 1030

Ces mesures nous inquiètent fortement. Jusqu'à l'an 2,000, 15,000 milles de voies de chemins de fer sont gelées, ils ne peuvent être abandonnées dans les provinces où le réseau céréalier circule. Le rapport de 1983-84, du ministère des Transports, prévoyait des dépenses de 3.7 milliards de dollars, jusqu'en 1985-1986, pour le réseau du transport du grain. Il voulait accroître la capacité du parc de wagons à grain, aider l'agriculture et consolider la position du Canada sur les marchés mondiaux. En plus, des subventions de 650 millions de dollars sont accordées annuellement dans ces régions. On se demande ce qui restera au Québec. Y aurait-il moyen de faire des efforts équivalents ou, à tout le moins, de ne pas permettre ou faciliter l'abandon de lignes de chemins de fer? Des demandes d'abandon sont actuellement pendantes. Prenez l'exemple de La Sarre-Cochrane. Les chiffres sont convaincants, le déficit est vraiment criant. Une autre ligne de chemins de fer permet de transporter les marchandises par une autre voie, un peu plus au sud. Cependant, dans les prévisions du Canadien National, un autre embranchement serait abandonné bientôt. Vous en avez peut-être entendu parler un peu plus tôt par le représentant de Senneterre.

Le Canadien National dit à l'industrie minière de ne pas s'inquiéter, que les prix seront comparables. Les trains feront un détour de 500, 600 ou 700 milles. Je ne l'ai pas calculé exactement. Mais je serais étonné qu'un prix demeure comparable avec un détour de 700 milles, sans parler des délais plus longs. Le minerai sera exposé à la pluie, au mauvais temps, au gel, ce qui nécessitera une journée ou deux de plus de réchauffement, de remise en forme du minerai ou du concentré. C'est un sujet suffisamment sérieux pour qu'on vous demande de considérer la mise en place de dispositions dans le projet de loi pour l'abandon des lignes de chemins de fer; que ces dispositions, en fait, soient mises en vigueur dans quelques années, une fois qu'on aura fait l'analyse des effets positifs de toutes les réformes. Alors, on sera en meilleure posture pour adopter des mesures adéquates.

Lorsque l'Office voudra examiner l'à-propos d'abandon des lignes de chemins de fer, l'effet de l'abandon d'une ligne sur le réseau national doit être un des critères qu'il doit considérer. Quand on se rend compte qu'il y aura deux réseaux nationaux, un pour les céréales et

[Translation]

on abandonments until the effects of the reform have been felt and assessed.

We are very preoccupied by the situation. Canadian National wants to abandon 40% of its railway lines in Quebec and in the other provinces where there is no freeze. Canadian Pacific wants to do likewise for 33% of its lines. As part of its five-year plan, the Canadian National in Quebec wants to abandon 1,000 miles of railway lines a year, the total loss adding up to some 5,400 miles of tracks five years from now.

We are very worried by such moves. Till the year 2,000, 15,000 miles of railway tracks will be frozen, they cannot be abandoned in the provinces where the grain shipments move. The 1983-1984 report of the Department of Transport provided for expenditures of \$3.7 billion till 1985-1986 for the grain transportation network. The aim was to increase the capacity of the grain car fleet, assist agriculture and consolidate Canada's position in world markets. In addition, these regions benefit from annual grants of \$650 million. We wonder what will be left in Quebec. Will it be possible to make an equivalent effort or, at the very least, not to facilitate the abandonment of rail lines? There are a number of pending applications for abandonment. Let us take the example of La Sarre-Cochrane. The figures are convincing, the deficit is a glaring one. It would be possible to ship goods along another railway line a bit farther to the south. However in CN's forecasts, another branch line is to be abandoned soon. You may have heard about this intention from the representative in Senneterre.

Canadian National tells the mining industry not to get alarmed, that prices will be comparable. The trains will be making a 500, 600 or 700 mile detour. I have not made precise calculations but I would be surprised if the price remained similar with a 700 mile detour, aside from the longer delays. The ore will be exposed to rain, bad weather, freezing conditions and the ore or concentrate will require one or two more days of heating up and reconditioning. It is serious enough for us to ask you to consider including in the Bill provisions applying to the abandonment of rail lines; such provisions could be put into effect a few years from now once the positive effect of all the reforms has been analyzed. We will then be in a better position to adopt the appropriate measures.

When the agency looks into the advisability of abandoning a rail line, the effect of such a decision on the national network should be taken into consideration. When one realizes that there will be two national networks, one for grain and the Atlantic and another for

[Texte]

l'Atlantique et un autre pour les autres provinces, ce critère ne pourra certainement pas être utilisé par le futur Office.

En guise de conclusion, je souligne que le projet de loi prévoit une révision, en 1992, des diverses dispositions et des effets qu'auront eu les réformes. C'est une bonne façon de procéder. J'espère que vous tiendrez compte de nos remarques. L'entreprise minière du Québec utilise grandement le chemin de fer pour transporter ses produits finis et recevoir les marchandises dont elle a besoin. Je vous remercie.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Roberge.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je veux féliciter M. Roberge pour son exposé. Je veux surtout lui dire qu'on a entendu près d'une centaine de témoignages depuis qu'on fait des audiences publiques sur ce projet de loi. À la fin de cette série, on imagine qu'on n'a plus rien à apprendre, qu'on a déjà toutes les suggestions, que tout le monde a couvert le terrain entier. Je vous félicite. Vous nous amenez une proposition que personne n'avait encore offerte. Elle m'apparaît très intéressante; non seulement très intéressante, mais fort sage. Je parle de ce moratoire, pour une période de temps donnée, sur l'abandon des lignes.

Auriez-vous une période précise à suggérer? La loi devrait-elle prévoir quatre ans pour la révision, ou une autre période de temps, pour permettre les ajustements appropriés?

M. Roberge: Le camionnage prévoit trois ans et la loi quatre ans. Quand j'ai écrit le mémoire, je pensais à deux ans.

Mais, je pense à une autre proposition que je n'ai pas mentionnée dans mon mémoire. Une entreprise de transport, ferroviaire ou autre, qui demande l'abandon de sa ligne ou de son service, devrait faire la démonstration des efforts qu'elle a réalisés dans les deux dernières années pour rendre rentable ce qu'elle prétend ne pas l'être.

• 1035

Le délai de deux ans me semblait raisonnable. Si on n'a pas de données suffisantes dans deux ans, on pourra aviser. Mais il me semble que deux ans ce serait adéquat.

On ne veut pas non plus mettre en péril les prévisions des entreprises qui planifient en terme de cinq ans ou six ans. Il ne faudrait pas annoncer un gel dans quatre ans. Les finances ou les activités d'une entreprise ne seraient plus sûres.

M. Ouellet: Le moratoire prendrait effet au moment de la mise en application de ces nouvelles procédures pour le transport ferroviaire.

M. Roberge: Exactement, oui.

M. Ouellet: Vous avez mentionné autre chose de très intéressant. Un programme d'aide financière de remise en état, de prise en charge, de même qu'un prix minimum pour l'acquisition d'infrastructures ferroviaires. Ce qui me

[Traduction]

the remaining provinces, it will certainly not be possible for the future agency to use a criterion such as this.

In conclusion, I wish to emphasize that the Bill provides for a review in 1992 of the various provisions and the effects of the reforms. Such a procedure is a good one. I hope you will give consideration to our remarks. The mining industry in Quebec makes great use of rail transport to ship its finished products and obtain the goods it requires. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Roberge.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to congratulate Mr. Roberge for his presentation. I want to add that we have heard about 100 presentations since we began our public hearings on this bill. As we reach the end, we imagine that we have nothing left to learn that we have already heard all the suggestions and covered all the ground. I congratulate you, you have just made a proposal that has not yet been brought up. I think it is not only very interesting but very wise. I am talking about this moratorium on line abandonment for a particular period of time.

Do you have any precise period to suggest? Should the act provide for four years for the review, or another period of time, to allow for appropriate adjustments?

Mr. Roberge: In the case of trucking, the period is three years and in the Act, four years. When I drafted the brief, I was thinking of two years.

But there is another proposal I did not mention in my brief. A carrier, either by rail or some other mode, who applies to abandon a line or a service should demonstrate the efforts it made in the previous two years to make the line or service viable if it claims it was not so.

A two-year period strikes me as reasonable. If we do not have sufficient data in two years, we can assess the situation. But I think that two years would be adequate.

We do not want to jeopardize the forecasts of businesses that plan for five- or six-year periods. A freeze should not be announced in four years. A businesses' finances or activities would no longer be certain.

Mr. Ouellet: The moratorium would come into effect with the application of these new procedures for rail transport.

Mr. Roberge: Exactly.

Mr. Ouellet: You also made another very interesting suggestion. A program of financial assistance for repair, takeovers, as well as a minimum price for the acquisition of rail infrastructure, all of this is interesting. But if a

[Text]

paraît intéressant. Mais quand une compagnie ou des individus décident de se lancer dans le domaine ferroviaire, ils doivent prévoir des investissements de capitaux fort importants pour le matériel roulant. Si on leur demande, en plus, de devenir propriétaires de l'infrastructure et de l'entretenir ce pourrait être un facteur d'empêchement. Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable que l'État conserve cette infrastructure une période de temps? Ainsi, l'entreprise privée qui voudrait se substituer au Canadien National ou au Canadien Pacifique, dans certaines régions, n'auraient pas cette charge d'entretien, de réparation ou même de construction d'une infrastructure ferroviaire.

M. Roberge: C'est une possibilité à évaluer. Si une entreprise de chemins de fer désire... Prenons l'exemple, près du Lac Saint-Jean. Cette région a besoin de services de transport. On pourrait penser qu'un tiers voudrait prendre le transport en charge. Mais, la compagnie qui abandonne pour vendre à un tiers, c'est parce qu'elle croit que c'est non rentable.

Le gouvernement a deux possibilités: abandonner ou accorder des subventions. Il s'agirait d'évaluer s'il est plus rentable d'accorder ces subventions à Canadien National, par exemple, ou de donner ces sommes d'argent à un tiers. Il pourrait y avoir un moyen terme, je ne sais pas s'il est réaliste. Ce serait d'autoriser l'entreprise à couper les coûts, cesser l'entretien, ou toute chose du genre, pendant un an ou deux ans, le temps de réévaluer.

On pourrait aussi s'inspirer de ce qui se passe aux États-Unis pour les *Chartland Contempts*. La Loi Staggers prévoyait un prix minimum qui équivalait à peu près à la valeur des équipements, la valeur nette. Si on enlève le coût que constituerait le démantèlement d'un réseau et, peut-être les frais remboursés au fil des années... On devrait s'inspirer de cette Loi Staggers.

Je considère que votre suggestion serait une très bonne solution: que le gouvernement les prenne en mains et cherche à trouver des intéressés, en remodelant, peut-être, le concept du transport au Canada. Y a-t-il trop de camions qui endommagent nos routes? Etc. Je serais d'accord avec votre suggestion.

M. Ouellet: Dernière question, monsieur le président. Plusieurs témoins, surtout les Américains qui sont venus hier, ont parlé de la Loi Staggers. Pourrait-on faire distribuer à tous les membres du Comité une copie de cette loi? Elle serait très utile pour nos prochaines délibérations, la semaine prochaine. Je l'apprécierais.

• 1040

Ma dernière question a trait à votre excellente suggestion au sujet d'une délimitation autre que celle prévue à la ligne du 50^e parallèle. Vous avez raison de dire que c'est une ligne très arbitraire et que certaines villes peuvent être incluses et d'autres exclues. Celles qui sont incluses n'ont peut-être pas besoin de cette exclusion, alors d'autres qui sont juste en-deçà de la ligne en ont vraiment besoin. Vous suggérez qu'on laisse cela à la discrétion du ministre.

[Translation]

company or individuals decide to become involved in rail transport, they must make large capital investments in rolling stock. If they are also asked to become owners of the infrastructure and look after its maintenance, this could be a disincentive. Do you not think it would be preferable for the government to retain this infrastructure for a certain amount of time? Thus private businesses interested in taking over for Canadian National or Canadian Pacific in certain areas would not be responsible for the maintenance, repair and even construction of rail infrastructure.

Mr. Roberge: It might be considered. If a rail company wishes to... let us take an example near Lac Saint-Jean. This area requires transport services. It might be thought that a third party would be interested in taking over transportation but when a company abandons a service to sell it to a third party, it is because the company considers such a service to be non-profitable.

The government has two possibilities, abandonment or providing grants. It is a matter of assessing whether it is better to give such grants to Canadian National, for example, or give the money to a third party. There might be another approach, I do not know how realistic it would be, it would mean authorizing the company to cut costs, cease maintenance or something similar, for a year or two, giving it time to reassess the situation.

We could also take our cue from what is happening in the United States in the case of *Chartland Contempts*. The Staggers Act provided for a minimum price equal to the approximate value of the equipment, the net value. If we remove the cost involved in dismantling the network, and perhaps the expenses refunded over the years... we could use this Staggers Act as a model.

I think that your suggestion would be a very good solution: the government could assume responsibility and try to find interested parties, perhaps making some adjustments to the concept of transport in Canada. Are there too many trucks causing damage to our roads? etc. I would go along with your suggestion.

Mr. Ouellet: My last question, Mr. Chairman. A number of witnesses, particularly the Americans who appeared yesterday, talked about the Staggers Act. Could all the committee members obtain a copy of this Act? It would be very useful to us in our proceedings next week. I would appreciate it.

My last question concerns your excellent suggestion on a boundary other than the 50th parallel. You are right in saying that it is a very arbitrary line and that some towns may be included and others excluded. Those that are included may not need that exclusion, while others that are just within the line really do need it. You suggest that that be left to the Minister's discretion.

[Texte]

Évidemment, cela devient excessivement arbitraire, et d'autres témoins ont dit que les pouvoirs discrétionnaires du ministre étaient énormes dans ce projet de loi. Je n'hésite pas à dire que ce n'est pas nécessairement sage de laisser autant de latitude au pouvoir politique et au ministre. Un organisme indépendant est souvent mieux placé pour prendre une décision qui soit dans le meilleur intérêt du public en général et est sujet à moins de pressions politiques.

Ne pensez-vous pas qu'on devrait avoir une définition de ce que l'on pourrait appeler «régions susceptibles d'être exclues»? Avez-vous pensé à cela avant de nous faire cette suggestion? Vous nous suggérez de supprimer le mot «nordique», et j'aimerais que vous nous suggériez un libellé qu'on pourrait insérer dans la loi et qui devrait faire l'objet d'une étude et d'une décision de l'agence peut-être.

M. Roberge: Je suis d'accord avec vous que les pouvoirs discrétionnaires, c'est «dangereux». Pour que tout le monde ait des chances égales, il est préférable qu'une loi prévoie les critères et les conditions d'exercice ou de perte de droits. En ce qui concerne le critère d'éloignement, je me suis demandé quels problèmes on avait au nord du 50^e parallèle. On pourrait tout simplement énumérer ces problèmes dans la loi et autoriser l'Office à déclarer zones désignées les zones sont suffisamment éloignées pour rencontrer tel, tel et tel problèmes. Si c'est le cas, la zone en question demandera à l'Office de faire en sorte que lui soit applicable la disposition en question afin de pouvoir bénéficier d'un transport aérien adéquat.

M. Ouellet: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet.

Mr. Angus:

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Roberge, I want to thank you for appearing before us this morning. I want to follow where my colleague left in terms of what we call the demarcation line. Is it only on the air side?

Mr. Roberge: Yes.

Mr. Angus: Is there a need to have something similar on the rail and the trucking side?

Mr. Roberge: I will try to answer in English, but if I have difficulties, I will complete it in French.

Le concept de zones éloignées ou nordiques pourrait être applicable aux chemins de fer. Dans la précédente étude du projet de loi, lorsque le document s'appelait *Aller sans entraves*, on indiquait, par exemple, que pour avoir un tarif concurrentiel, il fallait que le tiers, c'est-à-dire le deuxième transporteur, effectue 50 p. 100 du trajet. À ce moment-là, j'avais fait remarquer à ceux qui s'occupaient de la réglementation économique au ministère des Transports qu'il fallait changer le critère. Une entreprise minière de Chibougamau, Matagami ou Rouyn-Noranda ne pourra pas avoir un deuxième transporteur effectuant 50 p. 100 du trajet si la livraison se

[Traduction]

Obviously, that becomes excessively arbitrary and other witnesses have said that Minister's discretionary powers are already huge in this bill. I do not hesitate to say that it is not necessarily wise to leave so much latitude to the political authorities and the Minister. An independent body is often in a better position to make a decision that is in the best interest of the public at large and less subject to political pressure.

Do you not think that we could have a definition of "areas to be excluded"? Did you think of that before making this suggestion to us? You suggest deleting the word "northern" and I would like you to suggest a wording that we could put in the Act, that should be studied and upon which the Agency may decide.

Mr. Roberge: I agree with you that discretionary powers are "dangerous". To give equal opportunity to all, it is preferable for the law to specify the criteria and the conditions for exercising or losing rights. As far as the remoteness criterion is concerned, I wondered what problems there were north of the 50th parallel. We could simply list these problems in the bill and authorize the Agency to designate any areas that are remote enough to encounter a given problem. In such a case, the area involved will apply to the Agency to be covered by the applicable provision so as to obtain adequate air service.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Roberge, je veux vous remercier de comparaître devant nous ce matin. Je veux poursuivre les questions de mon collègue au sujet de la ligne de démarcation. Est-ce que cela s'applique seulement au transport aérien?

M. Roberge: Oui.

M. Angus: Est-ce qu'on a besoin de quelque chose de semblable pour le transport ferroviaire et routier?

M. Roberge: J'essaierai de répondre en anglais, mais si j'ai des difficultés, je terminerai en français.

The concept of remote or northern areas may be applicable to railways. In the study that preceded the bill, the white paper *Freedom to Move* stated, for example, that to have a competitive rate required a third party, i.e. a second carrier to cover 50% of the trip. At that time, I told those in charge of economic regulations at the Department of Transport that the criterion had to be changed. A mining company in Chibougamau, Matagami or Rouyn-Noranda cannot have a second carrier covering 50% of the trip for a delivery to Montreal or even the United States. So the criterion was changed.

[Text]

fait à Montréal ou même aux États-Unis. Le critère a donc été changé.

Dans le cas du chemin de fer, il faudrait voir, peut-être au moyen d'exemples, si le nouveau critère, c'est-à-dire le plus élevé de 50 p. 100 et 500 milles, est suffisant. À prime abord, cela me semblait suffisant pour régler le problème du chemin de fer.

• 1045

Dans le cas du camionnage, peut-être serait-il utile d'avoir des dispositions particulières, mais je n'ai pas vu de problèmes spéciaux dans ce domaine-là. Je n'ai rien à suggérer, car je n'ai pas vu de problèmes.

Mr. Angus: One of the suggestions the committee was given yesterday with regard to captive shippers is that it should not be available to everybody. If an individual shipper felt he was captive, he could apply to the agency in advance of any negotiations with an alternate railroad to have himself declared captive. Would that be an answer to your concern about the distances of your area?

M. Roberge: Oui, et je considère que c'est une très bonne suggestion. C'est une suggestion intéressante et logique qui va dans le sens de la réforme globale.

Mr. Angus: With regard to the short-line railroads that may be created, there are some who fear that the railroads will use that as a way to get around branch-line abandonment. They will reduce services. They will reduce marketing, as we have seen from documents that have been given to us. Then they will sell it to a third party who will run it for awhile, as long as they physically and financially can. The fear is that they will go belly-up.

One suggestion is that in order to protect that line, and in order to prevent a railroad from bypassing the abandonment procedures, if they sell a short line to a third party, and if that third party is no longer able to operate it, the ownership should revert to the original rail line. In that way the original rail line would have to make sure that whoever they were selling it to was going to be financially viable. Would you support that kind of proposal?

M. Roberge: Je trouve que c'est une autre suggestion intéressante. On devrait peut-être même ajouter que la vente d'embranchements ne devrait pas se faire à des personnes liées au sens de la Loi sur la faillite ou au sens de la Loi de l'impôt sur le revenu de façon à éviter des contournements de procédure de ce genre. Je trouve la suggestion intéressante et pertinente.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Roberge. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Merci beaucoup, monsieur Roberge, pour votre excellent mémoire. Vous avez parlé de la Gaspésie à quelques reprises. Je viens de la Gaspésie, et c'est en

[Translation]

In the case of railways, we would have to see, perhaps by means of examples, if the new criterion, namely 50% or 500 miles, whichever is greater, is sufficient. At first glance, I thought that was enough to solve the railway problem.

In the case of trucking, it may be useful to have special provisions, but I have not seen any particular problems in that area. I have nothing to suggest, because I have seen no problems.

M. Angus: Hier, le Comité a reçu une suggestion selon laquelle les dispositions relatives aux expéditeurs captifs ne devraient pas s'appliquer à tout le monde. Si un expéditeur se croit captif, il peut faire une demande à l'office pour se faire déclarer captif avant d'entamer des négociations avec un autre chemin de fer. Est-ce que cela répond à vos préoccupations concernant les distances dans votre région?

Mr. Roberge: Yes, and I think that is a very good suggestion. It is an interesting, logical suggestion that fits in with the overall reform.

M. Angus: Pour ce qui est des chemins de fer courts qui pourraient être créés, certains craignent que les compagnies de chemin de fer y aient recours pour contourner les dispositions relatives à l'abandon d'embranchement. Elles réduiront les services. Elles réduiront leurs efforts de commercialisation, comme nous avons constaté dans les documents qui nous ont été fournis. Puis elles vendront l'embranchement à un tiers, qui l'exploitera pendant un certain temps, aussi longtemps que c'est possible physiquement et financièrement. On craint que les chemins de fer ne fassent faillite.

Afin de protéger l'embranchement et d'empêcher une compagnie de chemin de fer de contourner les procédures régissant l'abandon, on a proposé qu'en cas de vente à un tiers, si celui-ci ne peut plus l'exploiter, le propriétaire original devra en reprendre le contrôle. Ainsi, le chemin de fer devrait s'assurer de la viabilité financière de l'acheteur. Êtes-vous en faveur d'une telle proposition?

Mr. Roberge: I find that to be another interesting suggestion. We should perhaps even add that branch lines not be sold to persons bound by the terms of the Bankruptcy Act or the Income Tax Act, to stop people getting around those procedures. I find the suggestion interesting and relevant.

M. Angus: Merci, monsieur Roberge. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus.

Thank you very much, Mr. Roberge, for your excellent brief. You mentioned the Gaspé several times. I come from the Gaspé and it is a remote area. I agree with you

[Texte]

région éloignée. Je suis donc d'accord avec vous en ce qui concerne les services essentiels. Si le Comité a décidé de tenir des audiences publiques, c'est en vue de recommander les amendements nécessaires à certains articles.

À la page 9, vous avez mentionné le trajet Gaspé-Chandler. Est-ce que Mines Gaspé est membre de votre association?

M. Roberge: Oui, Mines Gaspé à Murdochville, *Gaspé Copper Mines* est membre.

Le vice-président: On m'a dit que Mines Gaspé avait conclu une espèce d'entente avec le CN pour transporter ses anodes en passant par Cascapédia au lieu de faire le trajet par Gaspé et Chandler. Êtes-vous au courant de cela?

M. Roberge: Oui. On m'a dit qu'ils n'avaient pas de problèmes actuelle. Ils peuvent transporter les anodes à l'endroit voulu par camion. De toute façon, il y avait du camionnage à faire. Alors il leur convenait que le trajet soit plus long. Ils ont fait un appel d'offres et ont accepté une façon de faire qui leur convenait.

• 1050

Il y a un problème plus global. Le transport par camion est rentable pour des distances de 500 milles, mais à plus de 500 milles, il devient trop coûteux. Compte tenu du fait que le transport représente 50 p. 100 ou même parfois 100 p. 100 du prix du produit fini, on pense que Gaspé ne pourrait pas avoir de clientèle à plus de 500 milles, à moins de prendre le bateau et l'Atlantique. Quand il s'agit d'approvisionner des acheteurs de l'ouest des États-Unis ou du Canada, le camionnage devient trop coûteux et l'acquisition d'une clientèle éloignée ne pourrait pas être envisagée, à cause de la fermeture de bouts de ligne.

Le vice-président: Mais il reste que le service de passagers de VIA, dont certains disent que ce n'est pas un service, va demeurer. Donc, si jamais il y avait plus de clientèle pour le transport des marchandises par chemin de fer, les lignes seraient toujours là.

M. Roberge: Oui.

Le vice-président: Merci, monsieur Roberge.

M. Roberge: Merci.

The Vice-Chairman: Our last witness this morning is Quénord Inc. I believe we have Mr. Sturton, Mr. Williams, and Mr. Jarvis. Welcome to the committee, gentlemen. There is a little juggling act here. You were supposed to be here before the last witness. The Chair appreciates your co-operation.

Mr. Ron Jarvis (President, Quénord Inc.): We are happy to accommodate you.

The Vice-Chairman: We have your brief. After you give your brief, we will proceed to questioning.

[Traduction]

on essential services. The reason the committee held public hearings is to recommend the amendments required in some sections.

On page 9, you mentioned the Gaspé-Chandler route. Is Gaspé Mines a member of your association?

Mr. Roberge: Yes, Gaspé Copper Mines in Murdochville is a member.

The Vice-Chairman: I was told that Gaspé Mines had reached a sort of agreement with CN to ship anodes via Cascapedia instead of the Gaspé-Chandler route. Are you aware of that?

Mr. Roberge: Yes. I was told that they did not have any problems at the present time. They can ship the anodes to the desired place by truck. In any event, some of it had to be done by truck. So it suited them to have a longer route. They called for tenders and proceeded as they saw fit.

But there is a broader problem. Truck transport is cost effective for distances up to 500 miles, but beyond that distance it becomes too costly. Given that transportation costs represent 50% and occasionally even 100% of the price of the finished product, we feel the Gaspé could never establish a clientele beyond a distance of 500 miles, unless we used boats and took the Atlantic route. When it comes to supplying buyers in the western United States or Canada, trucking is just too costly, and the idea of establishing a client base at such a distance could never really be considered, because of the closing of some end segments of railway lines.

The Vice-Chairman: But the fact remains that VIA's passenger rail service, that some maintain is not a service at all, will continue to operate. Therefore, if you were able to increase your client base such that you required railway freight services, the lines would still be there.

Mr. Roberge: Yes.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Roberge.

Mr. Roberge: Thank you.

Le vice-président: Notre dernier témoin ce matin est Quénord Inc., dont les représentants sont M. Sturton, M. Williams et M. Jarvis. Bonjour, messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue au Comité. Nous avons dû jongler un petit peu avec notre horaire aujourd'hui. Je pense que vous étiez censés comparaitre avant le dernier témoin. En tout cas, le président apprécie beaucoup votre collaboration.

M. Ron Jarvis (président, Quénord Inc.): Nous sommes très heureux d'avoir pu vous aider de cette façon-là.

Le vice-président: Nous avons déjà votre mémoire. Une fois que vous nous l'aurez présenté, nous allons commencer la période de questions.

[Text]

Mr. Jarvis: Thank you. With me is Smokey Sturton, Past President and Consultant to Quénord, and Mr. Paul Williams, Director of Marketing. Mr. Sturton will present an overview of the Quénord brief if it suits the committee.

The Vice-Chairman: Please proceed.

Mr. A.H.G. Sturton (Past President, Consultant, Quénord Inc.): Gentlemen, I am very pleased to be here today. I thank you for devoting some of your valuable time to us. We are here to state a lot of things you have probably heard before. We are a small company operating in the chemical business. We thought it might prove interesting and felt it was more or less our duty to assist with this investigation and present the views of a small company.

Being a small company, it might appear we have a lot of brass to present our case. In a small company, people wear a lot of hats and we are all very involved in the transportation side of our business. That is why we have the brass.

Quénord Inc. is a subsidiary of Nobel Industries of Stockholm, Sweden. We were established in 1977 and we started operations in 1979. We manufacture one product, sodium chlorate. Incidentally, there is another aspect of the impact of transportation on it. Sodium chlorate is used largely for bleaching high-quality chemical pulp. To some extent, it is also used in uranium refining and in other smaller metal treating operations.

Depending on the business situation in any given year, between 70% and 80% of our product is exported, 99% of it to the United States. Transportation of our product is a rather large item in our overall business perspective.

• 1055

The total freight bill generated by our client at Magog, which is the sole manufacturing location we have, is in the order of \$5 million a year. That is outbound freight on sales of 90,000 tonnes of product a year with a sales value of roughly \$32 million. Freight is approximately 15% to 16% of our turnover.

I would like to say we support the position of a brief already been presented to the committee by the Canadian Chemical Producers' Association. We particularly support the idea of confidential contracts, because we feel this will introduce a more business-like approach to a very important question in our operation. We would then be able to deal with the transportation aspect and particularly the railways as we do for other goods and services.

[Translation]

M. Jarvis: Merci. Mes collaborateurs aujourd'hui sont Smokey Sturton, ancien président et expert-conseil pour la société Quénord, et M. Paul Williams, directeur de la commercialisation. M. Sturton va vous présenter un résumé du mémoire, si cela vous convient.

Le vice-président: Oui, allez-y.

M. A.H.G. Sturton (ancien président, expert-conseil, Quénord Inc.): Merci. Je suis très heureux d'être parmi vous aujourd'hui. Je vous remercie d'ailleurs d'avoir accepté de nous consacrer un peu de votre temps si précieux. Nous sommes là pour vous dire des choses que vous avez sans doute déjà entendues. Nous sommes une petite société qui fabrique des produits chimiques. Il nous semblait qu'il serait non seulement intéressant mais qu'il nous incombait en quelque sorte de vous aider dans vos travaux en vous présentant le point de vue d'une petite compagnie.

Vous allez dire que pour une petite compagnie, nous donnons l'impression d'avoir beaucoup de représentants, juste pour présenter nos arguments. Mais dans une petite compagnie comme la nôtre, les gens remplissent beaucoup de fonctions différentes, et par conséquent, la question du transport nous concerne tous. Voilà pourquoi nous sommes aussi nombreux.

La société Quénord Inc. est une filiale des Industries Nobel dont le siège social est à Stockholm en Suède. Notre compagnie a été fondée en 1977, et elle a commencé à fonctionner en 1979. Nous fabriquons un produit, à savoir le chlorate de sodium. D'ailleurs, il y a un autre aspect qui influe sur les transports. Le chlorate de sodium est généralement utilisé pour lessiver la pâte chimique de grande qualité. Il est également employé, jusqu'à un certain point, dans le raffinage de l'uranium et dans d'autres opérations moins importantes de traitement des métaux.

Selon le chiffre d'affaires pour une année donnée, entre 70 et 80 p. 100 de notre produit est destiné à l'exportation, dont 99 p. 100 vers les États-Unis. Le transport de notre produit est donc une question importante dans le contexte de nos opérations.

La facture de transport de notre client de Magog, seul endroit où nous ayons une entreprise de fabrication, de l'ordre de 5 millions de dollars par année. Il s'agit là du transport de départ de 90,000 tonnes de produits d'une valeur à la vente de quelque 32 millions de dollars. Le transport représente de quelque 15 à 16 p. 100 de notre chiffre d'affaires.

J'aimerais mentionner que nous appuyons le point de vue exprimé dans un mémoire déjà présenté à votre Comité par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Nous appuyons tout particulièrement la notion des contrats confidentiels car, selon nous, cette mesure va apporter une approche plus commerciale à une question qui a beaucoup d'importance pour notre activité. Nous serions alors en mesure de nous occuper du

[Texte]

Since 1980, due to the high proportion of exports we engage in, we have found that deregulation under the Staggers Railway Act in the United States has created a number of improvements in the United States that did not exist prior to the passing of this legislation. We also have found that it has created a number of problems for us specifically. These problems, as indicated in more detail in our brief, have put us in a rather unfavourable economic or competitive situation vis-à-vis our U.S. competitors.

The very fact that all of our freight rates to the United States are published, a matter of public knowledge, while most of the freight rates the U.S. competitors are operating with are not published and are a matter of confidential contract, gives them an edge on us. This has resulted in a very significant change in our marketing procedures. Prior to the Staggers legislation, most companies sold on a freight-equalized basis. Today we find we are having to sell on a delivered basis, so we do have very definite problems that way. I have gone into it a little bit more in the brief.

The other question we particularly support is the concept of some form of competitive access. We support all three of the proposals that have been put into the legislation we are discussing, which we hope will be passed.

We are locked into one railway at our location in Magog. We have received good service from this railway, but it very definitely reduces our flexibility and has a very profound effect on our ability to market the product vis-à-vis U.S. competitors.

One of the reasons this particularly impacts on our situation is that once a railway gets its hands on our cars, they are loath to let go until they move them as far as they can. The net result is that right at the moment we are more or less locked into one border-point crossing. We find it very difficult to deal with the U.S. railways when they know we can only deliver to one point. We would like to have the opportunity to deal with more U.S. railways and therefore become more competitive.

Another problem we have is that due to the fact that the international rail rates are published, we have difficulty with the originating carrier. If we do negotiate a different kind of rate in the United States, because he knows it is

[Traduction]

transport et tout particulièrement des chemins de fer comme nous le faisons pour les autres biens et services.

Depuis 1980, à cause de la proportion élevée de nos produits d'exportation, nous constatons que la déréglementation apportée par la *Staggers Railway Act* aux Etats-Unis a suscité dans ce pays diverses améliorations qui n'existaient pas avant l'adoption de la loi en question. Cette loi a aussi fait naître des problèmes, tout particulièrement pour nous. Ces problèmes, comme nous l'exposons d'une manière plus détaillée dans notre mémoire, nous ont placés dans une situation économique ou concurrentielle plutôt désavantageuse par rapport à nos concurrents des Etats-Unis.

Le fait même que soient publiés tous les tarifs de notre transport ferroviaire vers les Etats-Unis, qui sont du domaine public, alors que la plupart des tarifs ferroviaires qui s'appliquent à nos concurrents américains ne sont pas publiés et font l'objet de contrats confidentiels leur donne l'avantage sur nous. Il en est résulté un changement très important de nos méthodes de commercialisation. Avant la loi Staggers, la plupart des entreprises établissaient leurs prix de vente en fonction d'un système de péréquation des frais de transport. Aujourd'hui, les prix que nous devons établir sont ceux de la marchandise livrée, ce qui crée pour nous des problèmes très réels. J'explique cette question d'une manière un peu plus détaillée dans le mémoire.

L'autre question que nous appuyons particulièrement est le concept d'une modalité d'accès concurrentiel. Nous appuyons les trois propositions avancées à cet effet dans le projet de loi que nous étudions et qui, l'espérons-nous, sera adopté.

Nous sommes limités à une seule compagnie ferroviaire à notre emplacement de Magog. Nous obtenons un bon service de cette compagnie, mais la situation nous prive nettement d'une certaine souplesse et nous rend difficile la tâche de commercialiser notre produit devant la concurrence des Américains.

Une des raisons de ces effets particuliers sur la situation dans laquelle nous nous trouvons c'est que, lorsque les chemins de fer prennent en main nos wagons, ils n'aiment pas nous les remettre avant de les avoir fait rouler le plus loin possible. Le résultat net, c'est que, à l'heure actuelle, nous ne pouvons traverser la frontière qu'à un seul endroit, en pratique. Nous avons beaucoup de mal dans nos transactions avec les chemins de fer des Etats-Unis, où l'on sait que nous ne pouvons livrer la marchandise qu'à un seul endroit. Nous aimerions avoir la possibilité de traiter avec plus de compagnies de chemins de fer américaines et, par conséquent, de devenir plus concurrentiels.

Nous sommes aux prises avec un autre problème: les tarifs ferroviaires internationaux étant publiés, nous éprouvons des difficultés auprès du transporteur d'origine. Si nous négocions un tarif différent aux Etats-Unis, parce

[Text]

going to be published—and we have competitors, too—they are going to complain. It creates a definite problem.

On the question of domestic rates—and I have included some typical information on it—we feel that over a period of time in our particular industry, these rates have become completely illogical. They are a mish-mash of some kind of negotiation among ourselves, our competitors and the two railways in the country. I think the data I produce is pretty self-explanatory.

So generally speaking, our feeling is that we would be in a much better business situation and would be able to further expand our business—and, incidentally, this would help the railways because they would get more volume—if there were, as proposed, a combination of a confidential-contract aspect and competitive-access arrangements. That pretty well sums up what we are talking about.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Sturton. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman, gentlemen. I am interested in your tables. Are those rates in table 2, on page 5, both CN and CP or are they just one railway?

Mr. Sturton: It depends on the point of origin. In some cases they will be just CN, or they will be both.

Mr. Benjamin: Which point of origin would that be?

Mr. Sturton: At Magog, the point of origin is CP.

Mr. Benjamin: That is CP.

Mr. Sturton: Right. Then, if I can go down that line, La Tuque is CP-CN. Saint John, New Brunswick is just CP. Nackawic, New Brunswick is CP only. Jonquière, Quebec is CP-CN; Atholville, New Brunswick is CP-CN; Abercrombie, Nova Scotia, Port Hawkesbury and Newcastle are all CP-CN.

Mr. Benjamin: They are all CP-CN.

Mr. Sturton: Yes. From Beauharnois, La Tuque is CN. Saint John, New Brunswick is CN-CP, or it could be Conrail-CP; it depends. I do not have the information for Nackawic; there is no rate there. Jonquière, Quebec is CN only; Atholville is CN only; Abercrombie is CN only; Port Hawkesbury is CN only; and Newcastle, New Brunswick is CN only.

From Buckingham it will be CP-CN; Saint John, New Brunswick is CP; Nackawic would be CP; Jonquière would be CP-CN; Atholville, CP-CN; Abercrombie, CP-CN; the last three, CP-CN.

Mr. Benjamin: Right. We got some strange evidence yesterday about the U.S. situation from Mr. Riley when he said:

[Translation]

qu'il sait que ce sera publié—et nous avons aussi des concurrents—ceux-ci vont se plaindre. Cela crée un problème très réel.

En ce qui concerne les tarifs intérieurs—et j'ai incorporé des renseignements caractéristiques à ce sujet—nous trouvons que, avec le temps, et dans notre industrie particulière, ces tarifs sont devenus tout à fait illogiques. C'est un mélange de négociations entre nous, avec nos concurrents et avec les deux compagnies de chemins de fer du pays. Je pense que les données que je fournis n'ont pas besoin d'être expliquées davantage.

En général, donc, nous trouvons que notre situation commerciale serait bien meilleure et nous pourrions donner de l'expansion à notre activité—ce qui, incidemment, rendrait service aux chemins de fer puisqu'il y aurait pour eux augmentation de volume—si nous pouvions utiliser, ce qui est proposé, aussi bien des contrats confidentiels que des arrangements sur l'accès concurrentiel. Voilà qui résume assez bien notre message.

Le vice-président: Merci beaucoup, Monsieur Sturton. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, Monsieur le président, messieurs. Vos tableaux m'intéressent. Les tarifs du tableau 2, page 5, sont-ils à la fois ceux du CN et du CP ou ceux d'une seule compagnie de chemins de fer?

M. Sturton: Cela dépend du point d'origine. Dans certains cas, c'est seulement le CN, dans d'autres cas, les deux.

M. Benjamin: De quel point d'origine s'agit-il?

M. Sturton: A Magog, le point d'origine est le CP.

M. Benjamin: Le CP.

M. Sturton: Oui. Puis, si l'on suit cette ligne, La Tuque est CP-CN. St-Jean, au Nouveau-Brunswick, est uniquement CP. Nackawic, au Nouveau-Brunswick, est uniquement CP. Jonquière, au Québec, est CP-CN; Atholville, au Nouveau-Brunswick, CP-CN; Abercrombie, en Nouvelle-Écosse, Port Hawkesbury et Newcastle tous sont CP-CN.

M. Benjamin: Tous sont CP-CN.

M. Sturton: Oui. A partir de Beauharnois, La Tuque, c'est le CN. St-Jean, Nouveau-Brunswick, c'est CN-CP, ou cela pourrait être Conrail-CP; cela dépend. Je ne sais pas quelle est la situation pour Nackawic; il n'y a pas de tarif à cet endroit. Jonquière, Québec, c'est le CN seulement; Atholville, CN seulement; Abercrombie, CN seulement; Port Hawkesbury, CN seulement; et Newcastle, au Nouveau-Brunswick, CN seulement.

A partir de Buckingham, c'est CP-CN; St-Jean, au Nouveau-Brunswick, CP; Nackawic, CP; Jonquière, CP-CN; Atholville, CP-CN; Abercrombie, CP-CN; les trois derniers, CP-CN.

M. Benjamin: D'accord. Nous avons eu hier un témoignage étrange sur la situation des États-Unis de la part de M. Riley, qui a dit:

[Texte]

Published rates have fallen. Confidential rates are even lower. Revenue is up for the railroads, volume is down.

• 1105

I find that difficult to understand or even believe, unless there are a few shippers. . . not that are losing their shirts. I do not know how volume can be down, how rates can be down, and revenue be up.

Do you have any information at all about shippers in a large volume of a given commodity who are not getting the benefit of this sort of thing, and whether others are? Is there inequity going on down there, or what?

Mr. Sturton: We have a sister company in the United States, which deals only in the United States. As a result of their experience with the railways, we have also been negotiating with the U.S. railways, quite apart from our originating carrier. We have found, first of all—I can say this—that the United States railways in general are very amenable to making a confidential arrangement, provided they can be assured of volume. That comes into the discussion. That rate will apply only if they do get the volume; if they do not get the volume, they will go back to some form of published tariff.

I do not know much more about that, in answer to your question.

Mr. Benjamin: Would those be a common. . . ? I suppose those could be either a confidential contract or an agreed charge.

Mr. Sturton: Or some form of what they call a car rebate.

Mr. Benjamin: Oh, yes.

Mr. Sturton: They will give you so much per tonne on every car you ship over their line.

Mr. Benjamin: Are any of the rates you pay under any system of agreed charges?

Mr. Sturton: Not in our case, no.

Mr. Benjamin: They are not. Have you ever tried it?

Mr. Sturton: They steer away from it. We have not even been able to talk to them about it.

Mr. Benjamin: The beauty of an agreed charge is that it treats everybody fairly. It is more on a percentage of the volume of your shipments; if you ship a certain volume, you all get the same rate.

You do not see any problem, I take it, with the large shipper having a distinct advantage in negotiating a confidential contract, compared to a small shipper. I am thinking of a large shipper who might move 5,000 cars. You say you are a small company, and if there were another company that shipped three, four, five times the volume you did, are you not at a disadvantage? You could

[Traduction]

Les tarifs publiés ont diminué. Les tarifs confidentiels sont encore plus bas. Le revenu des chemins de fer est à la hausse, les quantités à la baisse.

J'ai du mal à comprendre ou même à croire cela, à moins que certains expéditeurs y perdent leur chemise. Comment les quantités peuvent-elles diminuer, les tarifs diminuer et le revenu augmenter?

Avez-vous des renseignements sur les entreprises qui expédient une grande quantité d'une marchandise donnée et qui n'en retirent aucun avantage alors que d'autres en profiteraient? Y a-t-il là une situation injuste?

M. Sturton: Nous avons aux Etats-Unis une entreprise soeur qui transige uniquement aux Etats-Unis. A la suite de l'expérience de cette société auprès des chemins de fer, nous avons aussi entrepris des négociations avec les chemins de fer américains, tout à fait à part de nos relations avec notre transporteur d'origine. Nous avons découvert, tout d'abord—je puis le dire—que les chemins de fer américains en général sont très ouverts aux arrangements confidentiels, à condition de pouvoir compter sur la quantité. Cela entre en jeu. Le taux s'applique uniquement si la quantité est suffisante; faute de quantité, ils en reviennent à une forme de tarifs publiés.

Je n'en sais pas beaucoup plus, en réponse à votre question.

M. Benjamin: S'agirait-il conjointement. . . ? J'imagine qu'il pourrait s'agir ou bien d'un contrat confidentiel ou bien de frais convenus.

M. Sturton: Ou d'une modalité de ce qu'ils appellent une remise sur les wagons.

M. Benjamin: Ah oui.

M. Sturton: Ils vous accordent tant par tonne pour chaque wagon qui emprunte leurs lignes.

M. Benjamin: Parmi les tarifs que vous payez, y en a-t-il qui relèvent d'un système de frais convenus?

M. Sturton: Pas dans notre cas, non.

M. Benjamin: Pas dans votre cas. Avez-vous déjà essayé ce système?

M. Sturton: Ils l'évitent. Nous n'avons même pas pu aborder la question avec eux.

M. Benjamin: L'avantage des frais convenus, c'est que tout le monde est traité équitablement. Cela s'applique plutôt à un pourcentage de la quantité de vos envois; si vous expédiez une certaine quantité, vous obtenez tous le même tarif.

Vous ne voyez pas de problème, si je comprends bien, si un gros expéditeur jouit d'un net avantage dans la négociation d'un contrat confidentiel, par rapport à un petit expéditeur. Je songe à un expéditeur qui utiliserait, par exemple, 5,000 wagons. Vous dites que vous êtes une petite société, et s'il y avait une autre société expédiant trois, quatre ou cinq fois plus de marchandise que vous,

[Text]

even be closer to the market than they are and paying more than they do for freight.

Mr. Sturton: In answer to that question, I would go back to the overall business consideration. This is one of the basic reasons why we are saying we support the legislation. That is the decision we have taken, just by being in business. We have to take it into account, but we feel we would be better able to take this kind of thing into account with the proposed legislation. We know what the score is and we know what we can negotiate.

Mr. Benjamin: Except you will not know what rate the other guy is getting.

Mr. Sturton: No, we do not, but that is a matter of doing business. You know, you can—

Mr. Reid: —be competitive.

Mr. Sturton: Yes, using judgment, prudence, and a certain amount of intelligence. We are running into this now in the United States. I recognize very well that this is difficult to appreciate at times, and I am not trying to insult anybody's intelligence when I say that.

If I get out of the transportation business and I am buying salt, I can buy salt from three different suppliers. Well, all right, I know enough about the salt business that I realize when I have a good deal. Maybe I have left something on the table, and maybe they have left something on the table, but over the long term we come to a pretty good deal. I am not saying a supplier should lose money by the way I negotiate, because that does not do us any good, either. In the long term, he is not going to be there if we do business on those terms.

• 1110

Mr. Benjamin: The system of competitive line rates proposed in the legislation provides—and they do not have this in the United States—an advantage of access for American railroads in Canada that Canadian railroads do not have in the United States, which seems to me unfair. Do you think we should have some kind of a provision that would provide for reciprocity?

Mr. Sturton: In our particular case, we do not have access in that manner to a U.S. railroad.

Mr. Benjamin: How far would you be from the closest U.S. railroad?

Mr. Paul Williams (Director of Marketing, Quénord Inc.): Straight line, it is about 30 miles, but by track it is probably more like 60 or 70 miles. The railroad we would have access to is a subsidiary of a Canadian railroad. It is Central Vermont, a CN subsidiary.

Mr. Sturton: The closest U.S.-owned railway is Maine Central, which is about 150 miles from us. However, we

[Translation]

ne seriez-vous pas désavantagés? Vous pourriez être situés plus près qu'eux du marché et pourtant payer plus cher qu'eux en frais de transport.

M. Sturton: En réponse à cette question, je reviens aux principes généraux des affaires. C'est une des raisons fondamentales pour lesquelles nous appuyons le projet de loi. C'est la décision que nous avons prise, du simple fait que nous sommes en affaires. Nous devons en tenir compte, mais nous pensons que nous pourrions mieux en tenir compte si le projet de loi était en vigueur. Nous savons ce qui en est et nous savons ce que nous pouvons négocier.

M. Benjamin: Sauf que vous ne saurez pas quel est le tarif qu'a obtenu votre rival.

M. Sturton: Non, nous ne le saurons pas, mais c'est cela, faire des affaires. Vous savez, vous pouvez. . .

M. Reid: . . . être concurrentiels.

M. Sturton: Oui, en faisant preuve de jugement, de prudence et d'une certaine dose d'intelligence. Nous nous trouvons devant cette situation à l'heure actuelle aux États-Unis. Je me rends très bien compte que c'est une chose qu'il est parfois difficile de comprendre et, en disant cela, je ne veux sous-estimer l'intelligence de personne.

Si je quitte le domaine des transports et que j'achète du sel, je puis acheter du sel auprès de trois fournisseurs différents. Eh bien, je connais suffisamment le monde du sel pour savoir si je fais une bonne affaire. Peut-être ai-je dû céder sur tel ou tel point, peut-être mon interlocuteur a-t-il cédé sur tel ou tel autre point, mais, à long terme, nous faisons une assez bonne affaire. Je ne veux pas dire qu'un fournisseur doit perdre de l'argent à cause de la manière dont je négocie, car cela ne serait à l'avantage de personne. À long terme, il ne va pas rester en place si nous fonctionnons de cette manière.

M. Benjamin: Les prix de ligne concurrentiels proposés dans le projet de loi prévoient, contrairement à la législation américaine, un avantage d'accès au Canada pour les compagnies ferroviaires américaines que les chemins de fer canadiens n'ont pas aux États-Unis. Cela me semble injuste. Pensez-vous que nous devrions bénéficier d'une certaine réciprocité?

M. Sturton: Dans notre cas particulier, nous n'avons pas accès de cette manière à une ligne de chemin de fer américaine.

M. Benjamin: À quelle distance se trouve la ligne de chemin de fer américaine la plus proche?

M. Paul Williams (directeur du marketing, Quénord Inc.): À vol d'oiseau, elle se trouve à environ 30 milles, mais par chemin de fer la distance est probablement de 60 à 70 milles. La ligne de chemin de fer à laquelle nous aurions accès est une filiale d'une société canadienne. Il s'agit de la *Central Vermont*, une filiale du CN.

M. Sturton: La ligne de chemin de fer américaine la plus proche est la *Maine Central* qui se trouve environ à

[Texte]

would not use Maine Central. Our product goes down towards the mid-Atlantic states to northern Florida, and then west to the Mississippi River. In order to use railways directly south of us, we would have to get our product through the New York complex, so it is better to go around it a little bit than to use U.S. railways.

Mr. Benjamin: Do you do much shipment by water?

Mr. Sturton: We have a very small export business to places such as South America and the U.K.

Mr. Benjamin: Is any of your product trucked?

Mr. Sturton: Between 5% and 10%, depending on the year's business.

Mr. Benjamin: That would be to your closest receivers, I suppose.

Mr. Williams: That is correct, yes.

Mr. Sturton: Yes, and one customer in Ontario that is not on rail.

Mr. Nowlan: Mr. Benjamin commented on the evidence of Mr. Riley yesterday about the American situation after Staggers. The one element he left out was that costs have also gone down in the United States. You may therefore have less volume, and the rates may have gone down, but so have the costs. That was part of the ingredient whereby it has become a very interesting competitive situation.

You have noticed a marked difference since Staggers. Have you had situations where you may have lost some business because of the American situation?

Mr. Sturton: Oh, definitely.

Mr. Nowlan: So this is why you want confidential rates. There is only one thing I do not understand.

• 1115

This is the first time it has really come up this way in a brief. Mr. Ouellet is correct. We thought we had heard everything and you do hear different elements to some of the principles to which we have been exposed. However, on the business of the international rate, you say:

The application of a through international rate, including these new rates, has been blocked by the originating Canadian rail carrier. The stated reason for this has invariably been that same would be either unfair to other Canadian producers or would result in loss of revenue to the railway. . .

Would you just amplify this? Just what do you mean by it?

[Traduction]

150 milles. Cependant, nous n'emprunterions pas la ligne *Maine Central*. Notre produit est acheminé vers les États du milieu de la région de l'Atlantique à destination du nord de la Floride puis vers l'ouest en direction du Mississippi. Pour expédier nos produits directement vers le sud par chemin de fer, il nous faudrait passer par le complexe de New York. Aussi, il est préférable de faire un petit détour plutôt que d'utiliser les chemins de fer américains.

M. Benjamin: Faites-vous beaucoup d'expéditions par voie d'eau?

M. Sturton: Nous avons un très petit volume d'exportation à destination de marchés tels que l'Amérique du Sud et le Royaume-Uni.

M. Benjamin: Certains de vos produits sont-ils transportés par camion?

M. Sturton: Entre 5 et 10 p. 100, selon les affaires.

M. Benjamin: Je suppose que ces produits sont expédiés à vos destinataires les plus proches.

M. Williams: Oui, c'est exact.

M. Sturton: En effet, et également à un client de l'Ontario qui ne peut recevoir de livraisons par chemin de fer.

M. Nowlan: M. Benjamin a fait des observations sur les témoignages présentés hier par M. Riley au sujet de la situation américaine après l'adoption de la Loi *Staggers*. Il a oublié toutefois de mentionner que les coûts ont également diminué aux États-Unis. Ainsi, le volume et les tarifs peuvent baisser, mais les coûts sont également moins élevés. Cela fait partie des raisons pour lesquelles la situation de concurrence est devenue très intéressante.

Vous avez noté une différence très nette depuis la Loi *Staggers*. Dans certains cas, avez-vous perdu certains marchés à cause de la situation américaine?

M. Sturton: Oui, en effet.

M. Nowlan: C'est pourquoi vous voulez des taux confidentiels. Il n'y a qu'une chose qui m'échappe.

C'est la première fois que ce point est soulevé dans un mémoire. M. Ouellet a raison. On croyait avoir fait le tour de la question et vous apportez des éléments différents à certains des principes qu'on nous avait présentés. Cependant, sur la question des tarifs internationaux, voici ce que vous déclarez:

Le transporteur ferroviaire canadien de départ s'est opposé à l'application d'un tarif international uniforme, y compris ces nouveaux tarifs. La raison invoquée est invariablement la même, à savoir que cela serait injuste pour les autres producteurs canadiens ou causerait un manque à gagner pour la société de chemin de fer. . .

Est-ce que vous voudriez développer un peu et nous expliquer ce que vous entendez par là?

[Text]

Mr. Sturton: Let me explain. Most of our product goes through Detroit. This may sound a little strange from Magog, Quebec, to Detroit and then south—

An hon. member: Through Canadian—

Mr. Sturton: It is partly so, yes, partly so. However, if you look at the map of North America rather carefully, the United States comes in towards the west pretty well so it is not very far out of line, although it is out of line. The fact that most of the movement is through Detroit limits us to the number of U.S. railways we can deal with. There are only so many that will pick it up at Detroit. You run into a small number of railways and you also run into a service problem. If you are going to Covington, Virginia, or somewhere like it, you may end up having to transfer to a number of railways; due to the fact that you start with Detroit, you may have to go through a number of U.S. railways to get it to Covington, Virginia.

The facts of the matter are that we negotiate with some of these people. If we move it over their railway, they offer to give us so much. This is a definite improvement based on the knowledge we have of the makeup of the international rates. We then go to our originating carrier and they will say they cannot do it, first of all because the rate is going to be published and they will have all of their competitors on their backs wanting to get the same rate. This is the biggest point.

Mr. Nowlan: This is what I was wondering in my last question along this line. Then there is the other side of the coin, which was posed earlier. As you are a potentially small shipper, there is the potential in the confidential rate for you to get a more preferred position a carrier might give you, which they would not dare give the larger carrier if it was public.

Mr. Sturton: It might happen, yes.

Mr. Nowlan: Thanks very much, gentlemen.

Mr. Williams: One thing we have an opportunity to do, having a sister company in the U.S., is to talk to the U.S. railroads together and to talk combined tonnages from Magog and also from our U.S. sister company. Under those circumstances it would make us bigger. We would have more tonnage to talk about to a U.S. railroad.

Mr. Nowlan: Thanks very much.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Nowlan. Gentlemen, on behalf of the committee we thank you for your eloquence and we wish you a good day. I wish members of the committee and all people in the room a good weekend.

The meeting is adjourned until Tuesday morning.

Mr. Sturton: Thank you very much, gentlemen.

[Translation]

M. Sturton: Laissez-moi vous expliquer. La plupart de nos produits sont expédiés par Détroit. Cela peut vous paraître quelque peu étrange d'expédier des produits de Magog, au Québec, par Détroit, à destination du sud. . .

Une voix: Par des transporteurs canadiens. . .

M. Sturton: En partie, oui. Cependant, si vous consultez attentivement une carte d'Amérique du Nord, les États-Unis se trouvent plutôt vers l'ouest, de sorte que nous ne faisons pas vraiment un détour, bien que ce ne soit pas en ligne directe. Étant donné que la plupart de nos expéditions se font par Détroit, nous sommes limités dans le choix des lignes de chemin de fer américaines avec lesquelles nous pouvons traiter. Elles ne sont pas toutes prêtes à prendre livraison de nos produits à Détroit. Les lignes de chemin de fer ne sont pas nombreuses et il y a également un problème de service. Si vous allez à Covington, en Virginie, ou dans cette région, il vous faudra peut-être changer de ligne de compagnie; étant donné que vous partez de Détroit, il vous faudra emprunter un certain nombre de lignes de chemin de fer américaines pour vous rendre à Covington, en Virginie.

Le fait est que nous négocions avec certaines de ces lignes. Certaines sont prêtes à nous offrir des avantages si nous faisons affaire avec elles. Voilà une amélioration certaine rendue possible grâce à la connaissance que nous avons de la structure des tarifs internationaux. Nous revenons ensuite à notre transporteur de départ qui se montre réticent, tout d'abord parce que les tarifs vont être publiés et que tous ses concurrents voudront obtenir les mêmes tarifs. C'est le principal problème.

M. Nowlan: C'est ce que je voulais savoir en posant ma dernière question à ce sujet. Et puis, il y a l'autre côté de la médaille. C'est un problème qui a été soulevé plus tôt. Étant donné que vous êtes un petit expéditeur en puissance, le tarif confidentiel vous donne la possibilité d'obtenir un statut privilégié auprès d'un transporteur qui n'oserait pas proposer de tels tarifs à un grand transporteur si le tarif devait être public.

M. Sturton: Ça peut arriver, en effet.

M. Nowlan: Merci beaucoup messieurs.

M. Williams: Une chose que nous pouvons faire, étant donné que nous avons une filiale aux États-Unis, c'est de communiquer avec l'ensemble des lignes de chemin de fer américaines et d'envisager le transport de chargements combinés depuis Magog et depuis notre filiale américaine. De cette manière, nous aurions un plus grand volume. Nous pourrions proposer aux lignes de chemin de fer américaines un plus grand volume d'expédition.

M. Nowlan: Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci beaucoup monsieur Nowlan. Messieurs, je vous remercie, au nom du Comité, pour votre éloquence et je vous souhaite une bonne journée. À tous les membres du Comité et toutes les personnes présentes je souhaite une bonne fin de semaine.

La séance est levée jusqu'à mardi matin.

M. Sturton: Merci beaucoup messieurs.

[Texte]

The Vice-Chairman: The meeting is not adjourned.

Mr. Ouellet: I think it would be useful to know when we are going to receive the documentation currently prepared by Mr. Christopher, Mr. Tom Curren and the others. Before we meet next week I would like to be in possession of this.

An hon. member: I would like to know if we can also talk about our schedule for all of next week.

The Vice-Chairman: We are meeting on Tuesday morning at 11 a.m. in room 253-D. We will be meeting in camera to discuss committee business.

Mr. Benjamin: Are we going to get the [Inaudible—Editor]

Mr. Nowlan: I do not think we are going to. This is the first point and you have three points. Mr. Chairman, regarding the amendments submitted by the witnesses, if you want some of them or the first list of as many as can be distributed, the staff are working over the weekend. I am told the list of all the amendments presented to us will be available on Monday for distribution on an issue basis. I think this is what André is referring to.

• 1120

Mr. Benjamin: On an issue basis?

Mr. Nowlan: Section by section; there are different amendments.

Mr. Benjamin: Will they all be ready?

Mr. Nowlan: Everything will be ready Monday. We all know Monday is—

Mr. Benjamin: Do you think they will be ready early Monday morning?

Mr. Nowlan: Yes. The meeting at 11 a.m. is to talk about the business of the committee and/or anything else, because the Minister is coming at 3.30 p.m. I know there are some matters we have to discuss in camera and/or in open court, but the attempt was to have that meeting at 11 a.m. Tuesday morning. All paper will be before you before you hit the meeting.

Mr. Benjamin: Does the committee sit on Wednesday afternoon?

Mr. Nowlan: This is what the committee is going to determine on Tuesday at 11 a.m. I would think the reality is yes, but this is what we have to discuss.

Mr. Ouellet: We could discuss this, but if we are to receive this bundle of paper with all the proposed amendments on Monday, and on Tuesday to have the Minister, who I hope is going to give us some of his views on what he wants to do, and all of us on both sides have to reflect on this and submit whatever amendments we want to submit no later than Thursday, we certainly need some hours sometime in between to reflect on what the Minister intends to do and what we intend to do. Frankly, the only day to do this would be Wednesday.

[Traduction]

Le vice-président: La séance n'est pas levée.

M. Ouellet: Je crois qu'il serait utile de savoir quand nous allons recevoir la documentation que préparent actuellement MM. Christopher, Tom Curren et les autres. J'aimerais bien avoir cette documentation avant notre réunion de la semaine prochaine.

Une voix: J'aimerais savoir si nous pouvons également définir notre calendrier pour toute la semaine prochaine.

Le vice-président: La réunion est convoquée mardi à 11 heures, dans la salle 253-D. La réunion aura lieu à huis clos pour discuter des affaires courantes.

M. Benjamin: Allons-nous recevoir le [Inaudible—Éditeur]

M. Nowlan: Je ne crois pas. C'est le premier point et vous en avez trois. Monsieur le président, en ce qui a trait aux amendements présentés par les témoins, vous pouvez en obtenir une partie ou la première liste des amendements qui peuvent être distribués, puisque le personnel a travaillé pendant toute la fin de semaine. On me dit que la liste de tous les amendements déposés sera disponible mardi et qu'ils seront classés par sujet. C'est ce à quoi André fait allusion, je crois.

M. Benjamin: Classés par sujet?

M. Nowlan: Article par article; il y a différents amendements.

M. Benjamin: Est-ce qu'ils seront tous prêts?

M. Nowlan: Tout sera prêt lundi. Nous savons tous que lundi c'est...

M. Benjamin: Pensez-vous qu'ils seront prêts de bonne heure lundi matin?

M. Nowlan: Certainement. À la réunion de 11 heures, on doit parler des travaux du Comité ou d'autre chose, étant donné que le ministre se présente à 15h30. Je sais que nous devons traiter de certaines questions à huis clos ou en public, mais l'objectif était de fixer le début de la séance à 11 heures, mardi matin. Vous aurez tous les documents avant le début de la séance.

M. Benjamin: Est-ce que le Comité siège le mercredi après-midi?

M. Nowlan: C'est ce qu'il faudra déterminer le mardi à 11 heures. Je dirais que oui, mais il faudra en discuter.

M. Ouellet: On pourrait en discuter, mais si nous recevons ces documents avec tous les amendements proposés le lundi, que nous rencontrons le ministre mardi, et j'espère qu'il va nous parler de ce qu'il a l'intention de faire et que nous allons tous, des deux côtés, nous allons y réfléchir et présenter nos amendements au plus tard le jeudi, nous ne disposerons que de quelques heures à peu près pour analyser ce que le ministre a l'intention de faire et mettre au point nos propres propositions. Franchement, le seul jour où nous pourrions faire cela serait le mercredi.

[Text]

Mr. Nowlan: I agree.

Mr. Ouellet: My preference would be to meet Tuesday morning to discuss our agenda and what we want to do and so on, to have the Minister on Tuesday afternoon to get from him what he wants to do, and after this to give us a day to do our own homework.

I cannot speak for the other members of the committee, but I certainly would need a day to reconcile what has been told to us on Tuesday and the deadline we have on Thursday. I think we might have to meet on Thursday and start doing things, but I am pleading for some time.

Mr. Nowlan: This was what we were going to talk about Tuesday, the way you posed the situation. I think we can decide Tuesday. I think it is pretty reasonable. There is not going to be much cause to get organized before we have to get into the clause by clause. It is what we are going to talk about on Tuesday.

• 1125

Mr. Ouellet: The Minister will come at 3.30 p.m. I hope we will not be troubled by a vote at 5 p.m. or some damned thing. I think he will have a lot of advice to give us. Pat, I think you should talk to him to make him understand he has to give us some time. He cannot come just for an hour and zip out.

Mr. Nowlan: I will be in a better position to address that issue on Tuesday at 11 a.m. I learned something this morning which does not make me very happy. It is hoped I can have something to present to you because I do not know anything more—

Mr. Ouellet: Let him know I am expecting him to be there to not only tell us the type of amendment he is ready to entertain, but also to answer some questions. It is going to take a few hours. He cannot escape the reality of life.

The Vice-Chairman: Ian.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I want to get clarification about the Thursday at 6 p.m. deadline the committee imposed on itself for amendments. My understanding is that the committee is to receive all amendments by 6 p.m. on Thursday and that, after 6 p.m., no other amendments will be acceptable.

Mr. Nowlan: If the Minister hears Mr. Benjamin or Mr. Ouellet on an issue, is he not supposed to bring in an amendment?

Mr. Angus: This is why I am asking.

Mr. Nowlan: I understand the problem.

Mr. Angus: Let me finish because there is another element we did not consciously talk about at the time we moved that motion. Is the same restriction on the Minister and therefore on the Crown?

Mr. Nowlan: That is a legitimate question.

[Translation]

M. Nowlan: Je suis d'accord.

M. Ouellet: Je préférerais qu'on se rencontre le mardi matin pour discuter de l'ordre du jour et ainsi de suite, que l'on rencontre le ministre le mardi après-midi afin de prendre connaissance de ses intentions puis, que nous disposions d'une journée pour étudier tout cela.

Je ne veux pas parler pour les autres membres du Comité, mais j'aurais certainement besoin pour ma part d'une journée pour faire le point sur ce qui se sera dit le mardi, et pour respecter l'échéance du jeudi. Je crois que nous pourrions reprendre nos travaux le jeudi, mais donnez-moi du temps.

M. Nowlan: C'est exactement de cela que nous devons parler mardi. Je crois que l'on peut se mettre d'accord pour mardi. Cela m'apparaît assez raisonnable. Nous n'avons aucune raison de nous organiser avant de commencer l'examen des articles du projet de loi. C'est ce dont nous allons parler mardi.

M. Ouellet: Le ministre doit arriver à 15h30. J'espère que nous ne serons pas dérangés par un vote à 17 heures ou par autre chose. Je crois qu'il aura beaucoup à nous apporter. Pat, vous devriez lui parler afin de lui faire savoir qu'il doit nous consacrer du temps, qu'il ne vienne pas simplement pour une heure en coup de vent.

M. Nowlan: Je serai mieux en mesure de répondre à cette question mardi à 11 heures. J'ai appris ce matin quelque chose qui ne m'a pas fait très plaisir. J'espère que j'aurai quelque chose à vous présenter, parce que je ne sais rien de plus. . .

M. Ouellet: Faites-lui savoir que je ne m'attends pas simplement à ce qu'il vienne nous présenter le type d'amendement qu'il a l'intention d'apporter, mais qu'il soit prêt également à répondre à certaines questions. Cela prendra quelques heures, mais il ne peut pas y échapper.

Le vice-président: Ian.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais avoir quelques précisions sur l'échéance de mardi à 18 heures que le Comité s'est imposée pour le dépôt des amendements. Si j'ai bien compris, le Comité doit recevoir tous les amendements d'ici 18 heures mardi, après quoi aucun autre amendement ne sera accepté.

M. Nowlan: Si le ministre entend une intervention de M. Benjamin ou de M. Ouellet, n'est-il pas censé apporter un amendement?

M. Angus: Ma question allait dans ce sens.

M. Nowlan: Je comprends le problème.

M. Angus: Laissez-moi finir, parce qu'il y a un autre élément dont nous n'avons pas vraiment débattu lorsque nous avons proposé cette motion. La même restriction ne s'applique-t-elle pas au ministre et, par conséquent, à la Couronne?

M. Nowlan: C'est une question légitime.

[Texte]

Mr. Angus: In the past, when we did Bill C-75 for example, we only saw the government amendments as we got to that particular clause and then they moved them. Now we have instructed ourselves to have all our amendments in advance of dealing with clause 1.

Mr. Benjamin: I hope we can make it.

Mr. Angus: In fairness, I think the Minister has to abide by the same rules or we have to drop the 6 p.m. Thursday rule. At this point, perhaps I can throw it out for information and we can deal with it Tuesday morning, but it is a concern. The Minister should know the rules.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I looked at the motion we passed about having them in by Thursday at 6 p.m. as an effort to get as many in as we could. Under the rules of the House, any amendment can be moved any time during the clause by clause. The committee may say: holy cow, we goofed on that one. We should bring in another amendment on the last day we are meeting. I think it is a case of trying to get as many as possible, including those from the Minister. It makes our work easier.

The Vice-Chairman: Let us leave it in the hands of the Chair. Tuesday morning the Chair will come with a—

Mr. Nowlan: I will know a little more than I know today. I understand the problem. We had that motion passed by the committee and you are right. I asked the clerk and looked at it yesterday. It is all encompassing to a point. It says all amendments are to be there. That presents problems; there is no doubt about that.

As I understand it, there is going to be a substantial amount of so-called technical amendments and there are going to be some substantive amendments. At this stage, I do not know if they are going to be in legal phraseology on Tuesday, but I have some doubts.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there is one other point. An invitation was issued to the Canadian Aviation Safety Board to appear and they turned it down.

Mr. Nowlan: They turned it down for times we had available. I think it is almost out of the question in view of the time left. They could not come when they wanted to, on the first Monday, because the House of Commons does not sit on Monday.

• 1130

Mr. Benjamin: That does not matter. We can meet Monday afternoon.

Mr. Nowlan: There are many other matters to be done on Monday. The House is not sitting on Monday.

Mr. Benjamin: So? It will be all the easier to meet then.

[Traduction]

M. Angus: Par le passé, par exemple lorsque nous avons étudié le projet de loi C-75, les amendements de la majorité ne nous étaient présentés qu'au moment où nous étions parvenus à l'article concerné. Or, nous avons décidé cette fois-ci que tous nos amendements devraient être présentés avant de nous pencher sur l'article 1.

M. Benjamin: J'espère que ce sera possible.

M. Angus: Honnêtement, je pense que le ministre doit respecter les mêmes règles, ou alors il faut supprimer l'échéance de mardi à 18 heures. Pour l'instant, on peut y penser et prendre une décision mardi matin. En tout cas, le problème existe et le ministre devrait être mis au courant de la règle.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai examiné la motion que nous avons adoptée relativement au dépôt des amendements avant mardi à 18 heures, en vue de disposer du plus grand nombre d'amendements possible. En vertu du règlement de la Chambre, on peut proposer un amendement à n'importe quel moment lors de l'examen des articles. Le Comité peut réaliser à un certain moment qu'il s'est trompé et qu'il souhaite présenter un autre amendement le jour suivant. Je pense que le but est de recueillir le plus grand nombre possible d'amendements, y compris ceux du ministre, afin de faciliter notre travail.

Le vice-président: Laissons à la présidence le soin de trancher. Mardi matin, le président proposera. . .

M. Nowlan: J'en saurai alors un petit peu plus qu'aujourd'hui. Je comprends le problème. Cette motion a été adoptée par le Comité et vous avez raison. J'en ai parlé au greffier et je m'y suis penché hier. La motion se ramène à un seul point. Je précise que tous les amendements doivent être déposés. Cela présente des problèmes, sans aucun doute.

Si je comprends bien, il y aura un assez grand nombre d'amendements dits techniques et il y aura quelques amendements sur le fond. Pour le moment, je ne sais pas si les amendements déposés mardi respecteront la phraséologie juridique, mais j'en doute.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a un autre problème. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été invité et il a refusé l'invitation.

M. Nowlan: Il ne pouvait pas se présenter aux heures que nous lui proposons. Je crois que toute intervention du Bureau est hors de question, vu le temps qu'il nous reste. Le Bureau ne pouvait faire venir ses représentants au moment qui leur convenait, c'est-à-dire le premier lundi, étant donné que la Chambre des communes ne siège pas lundi prochain.

M. Benjamin: Peu importe, nous pouvons nous réunir lundi après-midi.

M. Nowlan: Il y a bien d'autres choses à faire lundi. La Chambre ne siège pas lundi.

M. Benjamin: Et alors? Ce sera d'autant plus facile de les rencontrer.

[Text]

Mr. Nowlan: Again, we can discuss that on Tuesday at 11 a.m.

Mr. Ouellet: Until we arrive on Tuesday, I would like you to consult and reflect on the situation in regard to the other piece of legislation, Bill C-19.

There is no problem with sitting day and night to deal with all the amendments and so on. I think we will have quite enough on our plate in relation to Bill C-18; if we had the same thing on Bill C-19. . . I do not know what is the deal with the Minister, but if the Minister has this—

Mr. Nowlan: Neither do we at the moment. That is the problem.

Mr. Ouellet: No, but that is why I want you to check. Physically speaking, we might not be able to deal with Bill C-19 until Wednesday or Thursday of the other week.

If it is going to be three years or five years down the line, surely we could have an extra week to deal with this when we come back at a later date, with the same understanding that we will report the damned things. Maybe you should think about this, that in relation to the amendments and the disposition of Bill C-19, we deal with it when we come back after Easter because physically, we might not have the time to deal with a single clause of Bill C-19.

The Vice-Chairman: Okay. Thank you.

Mr. Benjamin: My May 2 proposal looks better all the time.

The Vice-Chairman: The meeting is adjourned.

[Translation]

M. Nowlan: Nous pourrions également parler de cela mardi à 11 heures.

M. Ouellet: D'ici notre réunion de mardi, j'aimerais vous demander de réfléchir à la situation en tenant compte des dispositions de l'autre texte, le projet de loi C-19.

Rien ne nous empêche de siéger jour et nuit pour passer en revue tous les amendements et ainsi de suite. Je pense que nous aurons suffisamment de pain sur la planche avec le projet de loi C-18; si c'était la même chose pour le projet de loi C-19. . . j'ignore quels sont les arrangements avec le ministre, mais si le ministre. . .

M. Nowlan: Nous n'en savons pas plus pour le moment. C'est ça le problème.

M. Ouellet: Non, mais c'est pour cela que nous voulons vous demander de vérifier. Matériellement parlant, nous ne serons peut-être en mesure d'examiner le projet de loi C-19 d'ici mercredi ou jeudi de la semaine d'après.

Si nous disposions de trois ou cinq ans, nous pourrions à coup sûr consacrer une semaine supplémentaire à la question lors de la reprise de nos travaux, tout en sachant que l'examen de la question serait encore reportée à plus tard. Vous devriez peut-être y penser et retenir l'idée d'examiner les amendements et les dispositions du projet de loi C-19 lors de notre retour après le congé de Pâques, sinon, il est possible que nous n'ayons matériellement pas le temps d'étudier un seul article du projet de loi C-19.

Le vice-président: Très bien, merci.

M. Benjamin: Ma proposition du 2 mai paraît de plus en plus séduisante.

Le vice-président: La séance est levée.

From La Chambre de commerce de Senneterre:

Denis Lamarche, President.

From the Canadian Pool Car Operators Association Inc.:

Norman A. Emblem, General manager;

E. Pequenez, Senior Vice-President, Consolidated
Fastfrate Transport Group.

From the Association des mines et métaux du Québec:

Jean Roberge, Assistant to the Director general.

From Quénord Inc.:

A.H.G. Sturton, Past-President and Consultant;

Ron Jarvis, President;

Paul Williams, Director of Marketing.

De la Chambre de commerce de Senneterre:

Denis Lamarche, président.

*De l'Association canadienne des opérateurs de chars en
commun:*

Norman A. Emblem, gestionnaire général;

E. Pequenez, premier vice-président, Groupe
Consolidated Fastfrate Transport.

De l'Association des mines et métaux du Québec:

Jean Roberge, adjoint du directeur général.

Du Quénord Inc.:

A.H.G. Sturton, ancien président et conseiller
technique;

Ron Jarvis, président;

Paul Williams, directeur de la commercialisation.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Coalition of Concerned Shippers:

David W. McCalden, National Manager, Physical Distribution, Sears Canada Inc.;

Hugh M. Jones, Mining Association of Canada;

Gerry Bennett, Council of Forest Industries of B. C.;

Robert Toporowski, Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel Ltd.

From C.I.L. Inc.:

André Boily, Vice-President and Director general;

Peter U. Benjung, Transportation Purchases Coordinator, Forest Products;

R.L. Bob Amell, Assistant Manager, Raw Material and Energy Purchases;

Neil Cattermole, Transportation Manager;

Roy Aspden, Logistics Manager.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

De la Coalition of Concerned Shippers:

David W. McCalden, gestionnaire national, Distribution physique, Sears Canada Inc.;

Hugh M. Jones, Association minière du Canada;

Gerry Bennett, Conseil des industries forestières de C.-B.;

Robert Toporowski, gestionnaire, Planification des transports, MacMillan Bloedel Ltd.

De la C.I.L. Inc.:

André Boily, vice-président et directeur général;

Peter U. Benjung, coordinateur des achats de transports, Produits forestiers;

R.L. Bob Amell, gestionnaire adjoint, Achats du matériel brut et de l'énergie;

Neil Cattermole, gestionnaire des transports;

Roy Aspden, gestionnaire de la logistique.

(Suite à la page précédente)

140

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 31

Tuesday, April 7, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 31

Le mardi 7 avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle
transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

APPEARING:

The Honourable John Crosbie,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable John Crosbie,
Ministre des transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 7, 1987
(51)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 11:20 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Member present: Bob Layton.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee proceeded to consider its business relating to the clause-by-clause consideration of the Bills.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING
(52)

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, in Room 209 W.B., the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Ross Belsher.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Appearing: The Honourable John Crosbie, Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel. *From the Department of Transport:* Nick G. Mulder, Assistant Deputy Minister.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 7 AVRIL 1987
(51)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 11 h 20, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: Bob Layton.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité procède à l'étude de ses travaux relatifs à l'étude, article par article, des projets de loi.

À 12 h 30, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(52)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 38, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Darryl L. Gray, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Ross Belsher.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Comparait: L'honorable John Crosbie, ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Maitre K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire. *Du ministère des Transports:* Nick G. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The Minister made a statement and with the witnesses answered questions.

At 6:07 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent
Clerk of the Committee

(*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

À 18 h 07, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, April 7, 1987

• 1538

The Vice-Chairman: Ladies and gentlemen, I see a quorum. Mr. Minister, on behalf of the committee we welcome you and your officials. I am sure we have many interesting questions to put to you. Without further ado, we ask you to introduce your officials.

Hon. John Crosbie (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Gray. I notice your chairman, with his usual modesty, wants you to carry on. I appreciate the opportunity to appear before you again. Since I last saw you, you have had another varied series of consultations with people who are interested in Bill C-18 and Bill C-19. As you know, the process started two years ago, early in 1985, and led to the *Freedom to Move* paper. Then you held hearings on that coast to coast. To date, there have been over 500 consultations in connection with the policy reflected in these bills.

Au cours du mois de mars, vous avez encore une fois, traversé le pays d'un bout à l'autre. Des centaines de membres vous ont présenté leur point de vue. Ce n'était pas un voyage de plaisir, mais un voyage important et nécessaire pour savoir ce que les témoins disent des projets de loi devant votre Comité.

• 1540

The witnesses who have appeared before you in the last several weeks of course are shippers, travellers, carriers, and workers who run the system as well as provincial governments and transportation experts. They have told you what they like or what they do not like in this legislation. We have been following the proceedings carefully.

You have had recommended to you a large number of changes. Some will clarify the policy in the bill. Some will change the policy significantly or slightly. I know you have a very difficult task before you. Many of the suggested amendments are contradictory. Almost all of them are designed to advance or improve the interests of those who propose them. I do not mean this in any derogatory sense; it is what we expect naturally. It is our job as parliamentarians to try to get the best possible balance among those competing interests so we will have a balanced reform that will best serve the interests of all Canadians in all regions of the country.

In developing these bills we have had firmly in mind the need to have a balanced package, particularly with

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 7 avril 1987

Le vice-président: Mesdames et messieurs, comme nous avons maintenant le quorum, je déclare ouverte cette séance du Comité. Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous souhaiter la bienvenue, monsieur le ministre, à vous et à vos adjoints qui vous accompagnent. Nous aurons des questions fort intéressantes à vous poser après que vous nous aurez présenté vos collègues et fait votre déclaration liminaire.

L'honorable John Crosbie (ministre des Transports): Je vous remercie beaucoup, monsieur Gray. Je constate que le président, toujours aussi modeste, vous a demandé de le remplacer. C'est avec le plus grand plaisir que je reviens comparaître devant vous. Depuis notre dernière rencontre, vous avez reçu de nombreux témoignages de groupes intéressés aux projets de loi C-18 et C-19. Inutile de vous dire que le document *Aller sans entraves* est le fruit d'un processus lancé il y a environ deux ans, au début de 1985. Vous vous êtes ensuite déplacé dans tout le Canada pour consulter la population. Vous avez d'ailleurs eu jusqu'à maintenant plus de 500 consultations sur la politique que traduisent ces projets de loi.

And then last March, you once again held hearings from coast to coast. Hundreds of people shared their opinions with you. Those trips were not undertaken for your own pleasure. Indeed, it was essential for you to find out what people thought of the bills you were called upon to examine.

Dans le cadre de vos consultations ces dernières semaines vous avez rencontré des expéditeurs, des voyageurs, des transporteurs et des travailleurs qui s'intéressent de près au système de transports. Vous avez également reçu les témoignages de représentants des autorités provinciales et d'experts dans le domaine des transports. Ils vous ont donné leur avis quant aux points forts et aux points faibles de ce projet de loi. Je dois dire que nous suivons ces travaux de près.

Ou vous a recommandé beaucoup de modifications dont certaines auront pour effet d'éclaircir la politique visée par ce projet de loi. C'est une tâche bien ardue qui vous attend. Certains des amendements que l'on vous a proposés sont contradictoires. Mais la majorité des témoins sont venus, bien entendu, prêcher pour leur propre paroisse. Ce n'est pas un reproche que je leur fais. C'est tout naturel, après tout. Nous sommes là, nous, en tant que parlementaires, pour essayer d'équilibrer tous les intérêts contradictoires de manière à mieux servir les intérêts des Canadiens dans toutes les régions.

Le premier objectif de ces projets de loi est l'établissement d'une structure équilibrée pour les

[Text]

reference to carriers and shippers. We are also conscious of the need to make Canadian products more competitive domestically and on international markets where the cost of transportation is a vital element. We think these bills represent a balanced package. They do not simply represent deregulation.

The legislation we are proposing protects the public interest where it is really necessary; for example, the special regime for northern air services, which your committee recommended. It is a made-in-Canada policy we are looking at.

This does not mean the bills cannot be improved. My purpose here today in meeting with you is to give an assessment of the changes that might be made to the bills. While you are going through the clause-by-clause deliberations, reflect on some of the issues raised during the last round of your travels and consultations.

I met with the government members of the committee to find out what they think should be done with the bills. Their advice has been most helpful. Their views as well as those expressed by all members of the committee on various occasions have reinforced our assessment of the need for flexibility and change in certain areas. There are a number of technical amendments we think necessary or desirable, but I will not recite those. I just want to cover some areas where I think some significant amendments are needed.

In the first place, Mr. Chairman, I follow with interest and in many cases disbelief many of the comments about safety regulation. Safety, as we have said, is our first priority and my first priority as Minister of Transport. It is the primary *raison d'être* of the department under the present government—Mr. Mazankowski and myself.

Major improvements in safety regulations have been made in every mode of transportation. With respect to bus and truck safety, the provincial Ministers of Transport, in my experience, also place a high priority on safety. This country has a good safety record and it is the result of the fine regime of safety regulation we already have in each of the provinces and territories.

It is ridiculous to think we are starting from scratch with respect to safety on the highway. Every element of the so-called new National Safety Code is already in effect in one or more of the provinces. The trucking industry is already operating in every corner of Canada, interprovincially, intra-provincially and internationally. We are not just starting from scratch. There are hundreds and thousands of trucks on the highway every day. To listen to some of the people who appeared before this committee, you would think there was nothing governing

[Translation]

transporteurs et les expéditeurs. Nous avons également accordé une grande priorité à la nécessité de promouvoir les produits canadiens à l'intérieur du pays comme à l'étranger et de les rendre plus concurrentiels en intervenant au niveau du coût du transport, c'est un élément vital. Nous sommes d'avis que ces projets de loi sont parfaitement équilibrés. Ils ne jouent pas simplement un rôle de déréglementation.

Le texte législatif que nous vous proposons ici a pour but de protéger les intérêts du public. Je pense en particulier au traitement spécial accordé au service aérien dans le Nord, qui fait suite d'ailleurs à une recommandation qui émanait de votre comité. Nous préconisons donc une politique canadienne pure laine.

Mais puisqu'il y a toujours place à l'amélioration, je suis venu aujourd'hui vous expliquer quelques modifications susceptibles, selon nous, d'améliorer ces projets de loi. Je vous demande donc de tenir compte des opinions que vous avez entendues lors de vos déplacements lorsque vous commencerez votre étude article par article.

J'ai rencontré les députés du gouvernement membres du Comité pour avoir leur avis sur ces projets de loi. Ces consultations ont été fort utiles. Nous avons également tenu compte de l'opinion des membres du Comité représentant les parties de l'opposition et nous sommes arrivés, après mûre réflexion, à la conclusion qu'il était nécessaire d'assouplir certaines dispositions et d'en modifier d'autres. Certaines modifications d'ordre technique devront également être apportées. Je n'en traiterai pas ici. Je vais me limiter aux domaines qui nécessitent des modifications de fond.

Je tiens à commencer par signaler, monsieur le président, que certaines interventions que j'ai entendu formuler au sujet des règlements en matière de sécurité m'ont laissé tout à fait perplexe. En effet, la sécurité est et demeurera toujours notre première priorité. Et je parle ici en ma qualité de ministre des Transports. Cela valait aussi pour mon prédécesseur, M. Mazankowski.

La réglementation en matière de sécurité pour tous les modes de transport a fait l'objet de beaucoup d'amélioration. Les homologues provinciaux accordent également une très grande priorité à la sécurité dans le domaine du transport par autobus et camion. Si notre pays a une aussi bonne tradition de sécurité, c'est sans doute parce que nous avons une très bonne réglementation dans ce domaine dans toutes les provinces et les territoires.

Il est absurde de prétendre que c'est la première fois que l'on songe à réglementer la sécurité sur les routes. En effet, chacune des dispositions du nouveau code national de la sécurité est déjà en vigueur dans au moins une province. L'industrie du camionnage exerce déjà ses activités partout au Canada, sur une échelle interprovinciale, intraprovinciale et même internationale. Donc ce n'est rien de nouveau pour nous. Des milliers de camions empruntent nos autoroutes tous les jours. Si on devait se fier à un certain témoignage fait devant le

[Texte]

safety at all at the present time. Nothing could be further from the truth.

With respect to Bill C-19, we have in this bill already a safety requirement for anyone to obtain an operating licence. Legally the National Safety Code will be adopted as a regulation under the new Motor Vehicle Transport Act. For the first time in legislation, all applicants for an extra-provincial trucking licence will have to meet tough safety standards. This is provided for in this legislation. We will have uniformity among the provinces. The code will provide the basis for ensuring safety requirements are the same in every province for extra-provincial traffic. We are going to have an information exchange among the provinces. When enforcement of the code reveals any deficiencies, that information will be transmitted to all the provinces. These are all firsts coming from this legislation.

• 1545

On the question of timing and funding for the safety code, I met with the provincial ministers on March 26 and we reached agreement on both subjects. I hope nobody on the committee is disappointed with that. All provinces have agreed to sign the Memorandum of Understanding. In fact, eight of them signed it that day. Two, Ontario and Quebec, had certain technical reasons, their own cabinets, but I think they have signed since the memorandum of understanding on safety.

Mr. Benjamin: You think.

Mr. Crosbie: I said "I think"; I turn to Mr. Mulder for consolation and confirmation.

Mr. N. Mulder (Assistant Deputy Minister, Policy, Department of Transport): I am not sure, sir.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, may we have no hecklers and let the Minister proceed with his opening remarks please.

Mr. Crosbie: If they have not signed already, they have agreed to sign.

We have agreed to assist in funding the implementation of the National Safety Code to a maximum of \$23.5 million over the next five years. We are going to contribute 100% of the development costs. We are going to contribute 100% of the costs for the information exchange. These are the original capital costs. We have agreed also to contribute up to \$250,000 per year per province towards the additional operating costs for the first five years. That is particularly beneficial for the smaller or less wealthy provinces because \$250,000 per year will probably cover all their additional operating costs.

[Traduction]

Comité, l'on ne pourrait qu'en déduire que la sécurité sur les routes n'a jamais fait l'objet de règlement jusqu'à maintenant. Rien n'est plus faux.

Le projet de loi C-19 prévoit certaines exigences en matière de sécurité auxquelles l'industrie devra satisfaire si elle veut obtenir une licence. Le code national de sécurité sera un règlement afférent à la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Ce sera la première fois qu'une loi oblige quiconque souhaite obtenir un permis de transport extra-provincial par camion à satisfaire à des normes de sécurité très strictes. La loi sera la même dans toutes les provinces. Et l'objectif du code sera d'instaurer l'uniformité dans les provinces au niveau des exigences en matière de sécurité relativement au transport extra-provincial. Nous allons également mettre sur pied un système interprovincial d'échange de données. Ce système permettra de tenir toutes les provinces au courant des violations du code. C'est quelque chose de tout à fait nouveau qui ressort de ce projet de loi.

J'ai rencontré le 26 mars mes homologues provinciaux et nous sommes arrivés à un accord quant au calendrier d'exécution et de financement de ce code de la sécurité. J'espère qu'aucun membre du Comité n'en est déçu. Toutes les provinces sans exception ont signé le protocole d'entente. Même que huit d'entre elles ont signé le jour même. L'Ontario et le Québec ont dû pour des raisons d'ordre technique consulter leur Cabinet. Mais que je sache, elles ont signé depuis le protocole sur la sécurité.

M. Benjamin: Que vous sachiez.

M. Crosbie: J'ai bien dit «que je sache». Mais je vais demander à M. Mulder de nous rassurer et de nous confirmer ce que je viens de dire.

M. N. Mulder (sous-ministre adjoint, responsable de la politique ministère des Transports): Je ne suis pas certain, monsieur.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je vais vous demander de ne pas chahuter le ministre pendant sa déclaration liminaire.

M. Crosbie: Eh bien, si elles n'ont pas déjà signé, elles se sont au moins engagées à le faire.

Nous nous sommes pour notre part engagés à contribuer 23,5 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour la mise en vigueur du nouveau code national de sécurité. Nous allons assumer toutes les dépenses relatives à l'élaboration du système ainsi qu'à la mise sur pied du système d'échange de données. Je veux parler bien entendu de l'investissement initial. Nous avons également convenu d'octroyer un quart de million de dollars par année à chaque province pour leurs frais de fonctionnement supplémentaires pour les cinq prochaines années. Cette affectation sera surtout utile aux provinces les moins bien nanties car ce montant suffira sans aucun doute à couvrir tous leur coûts de fonctionnement supplémentaires.

[Text]

The provinces are going to enact legislation or adopt regulations as required. It will depend on the individual province. They are going to hire new enforcement officers and retrain existing ones whenever necessary. It is my understanding that the present commercial vehicle enforcement officers—there are about 1,400 of them—will be supplemented by roughly another 10%. That is in addition to the thousands of provincial and municipal traffic officers whose job it is to enforce safety on the highways. As a result, the National Safety Code will be in place on schedule, possibly earlier, certainly well in advance of the transition to the fitness-only test.

I am informed the provincial enforcement officers may need a little more help from us in the legal sense. The fact of provincial jurisdiction over safety on the highways is unquestioned, but jurisdiction over safety practices, such as maintenance procedures in the terminals of extra-provincial truck and bus companies, is probably a federal matter. There is some uncertainty. It makes good sense from all viewpoints to leave those matters to provincial administration. In addition, the uniform National Safety Code has been designed to apply to buses as well as trucks.

I suggest the committee fix a legal loophole by adding a section to Bill C-19 which will delegate federal safety enforcement powers to the provinces and provide for adoption by regulation of the uniform National Safety Code with respect to both trucks and buses.

Mr. Chairman, leaving safety for a moment, I would like to turn to the reverse-onus test in C-19. The provinces and others are unhappy with what the drafters did with the criteria contained in the 1965 Memorandum of Understanding. The provinces find the wording torturous and they say it is difficult to interpret. We can see their point. The provincial ministers reached a consensus in favour of not spelling out their criteria at all and relying on the general wording in the MOU to guide provincial administration. This is what they preferred.

I am suggesting that subclauses 7(3) and 7(4) be amended to delete the specific criteria enumerated and replace them with a reference to a detriment to the public interest. The provinces also requested there be no automatic sunset on the reverse-onus test. I discussed it with him at some length because I think it is very important to provide certainty to truckers and shippers regarding the transition from reverse onus to fitness only. You of course know that many truckers and provinces have expressed a desire to have a longer period of adjustment.

[Translation]

Chaque province va légiférer et adopter les règlements qui s'imposent. De nouveaux agents devront être recrutés et des programmes de recyclage seront offerts au besoin à ceux qui sont déjà en poste. Je crois savoir qu'on a prévu d'augmenter de 10 p. 100 environ le nombre des effectifs 1,400, actuellement responsables de l'application des règlements sur le transport par véhicule commercial. Ce nombre bien sûr vient s'ajouter au millier d'agents responsables de la circulation pour les autorités provinciales et municipales dont le rôle est de veiller à la sécurité sur les routes. Tout cela pour dire que le code national de la sécurité sera mis en vigueur comme prévu, peut-être même plus tôt, avant même l'expiration de la période de transition prévue pour la seule définition du bon état de marche.

En ayant fait savoir que les agents provinciaux devront faire appel à nos services sur le plan juridique. On ne remet pas du tout en question le fait que la sécurité sur les routes relève de la compétence provinciale. Cependant, les pratiques de sécurité, comme l'entretien des terminus de camions et d'autobus extra-provinciaux relèvent sans doute de la compétence du gouvernement fédéral. Nous n'en sommes pas encore tout à fait sûrs. Quoiqu'il en soit, il semble beaucoup plus raisonnable d'en confier la responsabilité à la province. En outre, le code national de sécurité doit s'appliquer tant aux autobus qu'aux camions.

Donc si le Comité veut colmater une brèche juridique, il lui suffira d'ajouter au projet de Loi C-19 une disposition qui délèguera aux provinces les pouvoirs d'application du fédéral et prévoira l'adoption par règlement d'un code national de la sécurité uniforme qui devra s'appliquer tant aux camions qu'aux autobus.

Monsieur le président, je vais maintenant mettre un peu de côté la sécurité et vous parler de la définition de la preuve contradictoire dont il est question dans le projet de Loi C-19. Les provinces et autres groupes intéressés sont loin d'être satisfaits de la manière dont les rédacteurs ont remanié les critères qui figuraient dans le protocole d'entente de 1965. Les provinces trouvent ces définitions quelque peu obscures et difficiles à interpréter. Nous comprenons assez bien leur point de vue. Les ministres provinciaux s'entendent pour dire qu'il est préférable de ne pas donner de critère dans les détails et de se fier au libellé du protocole d'entente pour ce qui est de la position des provinces. C'est ce qu'ils souhaitent.

Je propose donc que les alinéas 7(3) et 7(4) soient modifiés de manière à supprimer les critères précis qui y sont énoncés et à les remplacer par une définition un peu plus générale qui traiterait de préjudices à l'intérêt public. Les provinces ont également demandé que l'on n'impose aucune limite de temps automatique au critère de la preuve contradictoire. J'en ai beaucoup discuté avec lui car j'estime très important de donner aux camionneurs et aux expéditeurs certaines garanties quant à la période de transition entre la preuve contradictoire et le critère d'aptitude. Vous n'êtes pas sans savoir qu'un grand nombre de camionneurs et certaines provinces ont demandé que soit prolongée la période de transition.

[Texte]

[Traduction]

• 1550

So after further discussion with the provinces about this matter, and in the interests of getting a consensus with them, I told them I would recommend to this committee the following: (1) that we extend the transition period from 3 years to 5 years—that is, until December 31, 1992; (2) that there be a review of the effects of the legislation after 4 years; and (3) that there be a power for the Governor in Council to extend the application of the reverse-onus test, if this review and the consultation with the provinces indicated that this was the right thing to do at the time.

This is what was agreed upon with the provinces to recommend to you. The final decision is up to the committee or to Parliament; however, I would urge you to consider this seriously, because the provinces have reached a consensus on this. In the interests of harmony and recognition of the fact that they have the primary jurisdiction on the highways, it also seemed to me to be the right thing to reach agreement with them on. This will not please everyone, as you know.

This modification, Mr. Chairman, if it is adopted, would mean there has been over a decade of gradual adjustment to a less regulated environment in the trucking industry. As you know, the provinces started loosening regulation in the early 1980s. The fitness-only test, if this is the position the committee recommends, would not come into effect until 1993. The shippers may feel this is too long to wait, but the truckers should be pleased and, as you know, it is impossible to please everyone, no matter how pleasing you might be.

The truckers were among the strong advocates of the reverse-onus test while we were negotiating the federal-provincial agreement, and they would now have a further time for adjustment if this were to be adopted.

I have also carefully considered the issue of equal treatment of truckers on both sides of the Canada-U.S. border. We do not see significant difficulties in this respect under Bill C-19. However, as you know, in the 1982 U.S. legislation, they imposed a moratorium on the issuing of licences to Canadian truckers and the power to do this remains in their law. There is now a bill before Congress to reinforce and extend the countervailing powers, as Mr. Benjamin pointed out when I was last before you.

I indicated then that if our truckers were treated unfairly south of the border, compared to how their truckers were treated up here, then as long as I was Minister of Transport we would reciprocate. I stand by that statement. We have looked closely at Bill C-19 to see what it would enable me to do in such a situation, whether the power of policy direction to the provincial boards after consulting with them was adequate. In a strictly legal sense it might be adequate, but it is not necessarily binding and might be subject to the judicial

J'en ai beaucoup discuté avec les provinces et voici je que j'ai décidé de vous recommander dans le but d'arriver à un consensus: (1) que la période de transition soit prolongée de 3 à 5 ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1992; (2) qu'une étude soit faite sur l'incidence de ces mesures législatives au bout de 4 ans; et (3) que le gouverneur en conseil soit habilité à prolonger l'application des critères précédents si cette étude et les consultations avec les provinces démontrent qu'il s'agit de la meilleure chose à faire compte tenu des circonstances.

Voici donc ce qu'il a été convenu de vous recommander. La décision, bien sûr, relève du Comité ou du Parlement. Mais je vous demande de bien tenir compte de ces recommandations parce que les provinces sont arrivées à un consensus à cet égard. Comme ce sont les provinces qui ont compétence en matière d'autoroutes, il me semble que c'est le meilleur moyen de s'entendre avec elles. Cela fera bien entendu des mécontents, mais il est impossible de plaire à tous.

Monsieur le président, si vous reprenez cette modification, cela voudra dire que nous aurons connu plus d'une décennie d'adaptation progressive à une déréglementation partielle dans l'industrie du camionnage. Vous savez que les provinces ont commencé à assouplir leurs règlements dans ce domaine au début des années 1980. Si le Comité décide de recommander cette approche, le critère d'aptitude n'entrera en vigueur qu'en 1993. Les expéditeurs trouveront sans doute le temps un peu long, mais les camionneurs seront bien contents. Mais il est impossible de satisfaire tout le monde.

Les camionneurs sont parmi ceux qui se sont le plus prononcés en faveur du critère de la preuve contradictoire au moment où nous avons négocié l'accord fédéral-provincial. En fait cela leur donnerait une période d'adaptation un peu plus longue.

Je me suis également penché sur la question de l'égalité du traitement des camionneurs au Canada et aux États-Unis. Le projet de loi C-19 ne pose pas, d'après nous, de graves problèmes dans ce contexte. Mais vous devez également savoir que la loi américaine de 1982 a imposé un moratoire aux licences accordées aux camionneurs canadiens; or elle prévoit toujours le pouvoir de refuser ces licences. Un projet de loi a été déposé au Congrès pour renforcer et prolonger les pouvoirs de compensation, comme vous l'a signalé M. Benjamin lors de ma dernière comparution devant vous.

Je déclarais à ce moment-là que si tous nos camionneurs n'étaient pas aussi bien traités aux États-Unis que les leurs l'étaient chez nous, nous allions leur rendre la pareille. Je l'ai dit et je le maintiens. Nous avons étudié le projet de loi C-19 pour voir ce qu'il m'autorisait à faire dans ce genre de situation et déterminer si les pouvoirs qu'il contient m'habilitaient à donner des directives aux autorités provinciales après consultations étaient suffisants. En termes juridiques, ces pouvoirs sont sans doute suffisants. Mais ils ne sont cependant pas exécutoires et pourraient

[Text]

challenge. So, for greater certainly and speedy application, the committee might want to insert a specific retaliatory power that would enable the Governor in Council to issue a binding order to the provincial boards in such a situation.

We are not anticipating any need to invoke such a power, but this regulatory regime has to stand the test of time, so we cannot be sure. I would like to get your views on this during the week, and if you agree a change is needed here, I would approach my Cabinet colleagues to get their concurrence, particularly the Secretary of State, External Affairs.

A number of submissions have been made to both you and the department by disabled persons. We are committed to ensuring that disabled persons have access to the transportation system, as you will note from our policy statement, section 3. A year ago we announced our intent to fulfil that commitment by using human rights legislation.

• 1555

The Transportation of Disabled Persons Implementation Committee, which is composed of carriers' and consumers' representatives, has been drafting wide-ranging accessibility standards that could be adopted as regulations. They have made strong representations to me and to you that the government should not use human rights legislation but rather transportation legislation to enforce these standards. I find their arguments persuasive and I intend to review this earlier decision with my Cabinet colleagues—as a matter of fact, I have reviewed the earlier decision with my Cabinet colleagues—and we will make an announcement on it in the very near future.

In the meantime we do not want the disabled to lose any rights they have acquired to access the transportation system in a fair and dignified manner. They are concerned Bill C-18 might have such an effect, since in the best interests of all air travellers it contains no authority for regulating air fares and conditions of carriage, except to a limited degree in the north or on monopoly routes.

To accomplish what I think we want to do, I recommend you add a power in the bill for the new agency to regulate air fares and conditions of carriage for disabled persons so they would be able to carry on with the regime the CTC has provided for. With respect to the future improvements of accessibility standards and the like, this would have to come in later legislation.

Turning now to dispute resolution mechanisms, the addition of final-offer arbitration was a major step forward in providing a quick, low-cost means of settling private disputes. The railways and some shippers have pointed out, however, they think the process is unduly complicated and too legalistic because of the many criteria

[Translation]

même être contestés devant les tribunaux. Il conviendrait par conséquent que le Comité recommande l'intégration d'une disposition réciproque habilitant le gouverneur en conseil à émettre en pareil cas des décrets exécutoires aux autorités provinciales.

Nous ne pensons pas qu'il soit jamais nécessaire d'appliquer ce genre de pouvoir, mais nous ne pouvons en être sûrs. Seul le temps nous le dira. J'aimerais connaître votre avis à cet égard au courant de la semaine et si vous convenez de l'opportunité d'apporter ce changement, je demanderai l'accord de mes collègues du Cabinet, surtout le Secrétaire d'État responsable des Affaires extérieures.

Des personnes handicapées vous ont soumis des mémoires, à vous ainsi qu'au ministère. Vous trouverez dans la troisième partie de notre énoncé de politiques notre engagement pour ce qui est de garantir l'accès aux services de transport aux personnes handicapées. Nous avons même déclaré l'année dernière notre intention d'honorer cet engagement par l'application de la loi sur les droits de la personne.

Le Comité de mise en oeuvre du Programme des transports des personnes handicapées qui est composé de représentants des transporteurs et des consommateurs a rédigé toute une série de normes d'accessibilité qui pourraient être adoptées sous forme de règlements. Ils m'ont exposé ainsi qu'à vous les raisons pour lesquelles le gouvernement ne devrait pas se servir de la loi sur les droits de la personne mais plutôt de celle sur les transports pour imposer ces normes. J'ai trouvé leurs arguments très convaincants et mon intention est de revoir cette décision avec mes collègues du Cabinet—en fait, c'est déjà fait et nous annoncerons très prochainement le résultat de nos délibérations.

Entre-temps, nous ne voulons pas que les handicapés perdent leurs droits acquis d'accès aux transports respectant leur dignité. Ils craignent justement que le projet de loi C-18 les leur fasse perdre puisque pour servir au mieux les intérêts de tous les passagers aériens ce projet n'accorde aucun pouvoir de réglementation des tarifs et des conditions de transport sauf, dans des limites restreintes, dans le Nord ou sur les lignes desservies par une seule compagnie.

À cette fin, je vous recommande d'accorder dans le projet de loi au nouvel office un pouvoir de réglementation des tarifs aériens et des conditions de transport pour les handicapés afin qu'il puissent maintenir le régime instauré par la CCT. Pour ce qui est d'éventuelles améliorations des normes d'accessibilité, il faudra qu'elles fassent l'objet de mesures législatives ultérieures.

Les mécanismes de résolution des différents points: soumettre les propositions finales à un arbitrage est considérée comme une excellente initiative permettant de résoudre les différends plus rapidement et à moindre frais. Cependant, les chemins de fer et certains expéditeurs estiment que le nombre de critères devant être prises en

[Texte]

the arbitrator is asked to consider. They also suggest the criteria might not be appropriate in all cases. I therefore propose that the final-offer arbitration provisions be simplified by eliminating the extensive list of criteria and that the provision of written orders for decisions be minimized so we can avoid building up a lot of legalistic precedents.

On the competitive access provisions for rail, you have heard a lot of argument for and against. I think it should be clear now why manufacturers need extended interswitching limits and why the bulk resource shippers need competitive line rates. I think it should also be clear now that these are solutions to Canadian problems and that nobody is attempting to give freebies to the American railroads.

I am not convinced the alleged erosion of railway revenue is going to be of a magnitude to threaten the viability of rail service, nor am I convinced the remote possibility of such an outcome outweighs the benefits to shippers of our introducing greater competition between the railways. The new NTA will monitor and report on the impact of reforms in all areas and there is to be a full-scale review after four years. If there are significant problems, they will come to public attention and we can then take remedial action.

You may wish to consider, however, whether the wording of clause 266, which deals with reviewing the act, gives appropriate weight to the potential impact of the competitive access provisions on the railways, as well as to the shippers. I believe we should proceed with those provisions.

I understand several members would like at least some safety net in case the railways turn out to be right, in case the Americans turn out to be too competitive for us, or in case the U.S. government does something that disadvantages our carriers. Several of the government members I think wanted to consider some changes. One possible safety net would be to authorize the Governor in Council to suspend the competitive line rate provisions, if the four-year review shows the financial viability of the Canadian railways is in jeopardy as a result of those provisions. This is one possibility; we could provide for it in the legislation. Your views on it would be appreciated.

I suggest that two improvements might be made to the competitive access provisions themselves. One would be to specify in subclause 135(3) that competitive line rates for containers to and from ports apply only with respect to Canadian ports. This would alleviate the concern that this clause might lead to diversion of traffic to U.S. ports, which was not intended. The other improvement would

[Traduction]

compte par l'arbitre rend la procédure inutilement compliquée et trop legaliste. Ils estiment également possible que ces critères ne soient pas forcément appropriés dans tous les cas. Je propose en conséquence que les dispositions d'arbitrage de propositions finales soient simplifiées en éliminant la liste de critères et que l'obligation de rédiger des ordonnances par écrit soit réduite au minimum afin d'éviter la création d'un trop grand nombre de précédents faisant jurisprudence.

Les arguments pour et les arguments contre les dispositions d'accès concurrentiel concernant les chemins de fer n'ont pas manqué. Les raisons pour lesquelles l'extension des limites de changement de voies sont indispensables aux manufacturiers et les raisons pour lesquelles les prix de lignes concurrentiels sont indispensables aux expéditeurs de matières premières devraient être maintenant tout à fait claires. Il devrait être maintenant tout aussi clair, à mon avis, qu'il s'agit de solutions à des problèmes canadiens et qu'il n'est nullement question de faire des cadeaux aux chemins de fer américains.

Je suis loin d'être convaincu de la réalité de pertes pour les chemins de fer menaçant leur viabilité. Par contre, je suis convaincu que les avantages de cette concurrence accrue entre les chemins de fer pour les expéditeurs l'emporteront largement sur cette éventualité fort improbable. Le nouvel office suivra l'évolution de la situation dans tous les secteurs et nous ferons le point dans quatre ans. S'il y a des problèmes importants, ils ne resteront pas ignorés et nous pourrions prendre des mesures correctives.

Vous jugerez cependant peut-être bon de vous demander si le libellé de l'article 266 consacré à l'examen de la loi accorde une importance suffisante à l'impact potentiel des dispositions d'accès concurrentiel et sur les chemins de fer et sur les expéditeurs. Je crois personnellement que nous devrions adopter ces dispositions.

Je crois comprendre que plusieurs députés aimeraient au minimum que certains garde-fou soient prévus au cas où les craintes des chemins de fer s'avéreraient, au cas où les Américains deviendraient trop concurrentiels ou au cas où le gouvernement américain prendrait des mesures désavantageant nos transporteurs. Je crois que plusieurs députés du gouvernement souhaitent quelques modifications. Un garde-fou possible serait d'autoriser le gouverneur en conseil à suspendre les dispositions de prix de lignes concurrentiels si l'examen des quatre ans démontre que la viabilité financière des chemins de fer canadiens est mise en danger par ces dispositions. C'est une possibilité et nous pourrions l'inscrire dans la loi. Nous attendons vos suggestions.

Je crois personnellement que deux améliorations pourraient être apportées aux dispositions d'accès concurrentiel elles-mêmes. Nous pourrions spécifier au paragraphe 135(3) que les prix de lignes concurrentiels pour le transport de conteneurs arrivant ou partant d'un port ne s'appliquent qu'aux ports canadiens. Cela dissiperait les craintes de détournement du trafic sur des

[Text]

be to make clear that the agency has the power to adjust interswitching rates annually, based on changes in costs.

• 1600

With respect to intermodal competition, the treatment of truck trailers and containers moving on railway flat cars has raised some concerns. That traffic is inherently competitive between rail and truck. The present wording of subclause 144(5) may inhibit the ability of the railways to compete effectively with truckers for intermodal traffic. If that were to happen, the intended benefits of the legislation would be seriously curtailed for this important part of the transport industry. This could have adverse effects, particularly in the Atlantic region.

I therefore propose that this clause be amended so as to remove any possibility that intermodal rail rates would routinely be open to challenge by truckers. However, the requirement that the railways not discriminate in favour of their trucking subsidiaries and against other truckers should be retained. I would also like to know whether you feel this type of traffic should be excluded from final-offer arbitration, which is applicable to the railways but not to trucking companies.

With respect to branch line abandonment, I understand the concern, particularly in our eastern regions, that the new procedures might result in wholesale abandonment of large numbers of branch lines immediately following proclamation. This view has been expressed to me by the government members on the committee at our meeting. Obviously, it is in the interest of a more efficient transportation system to deal first with those lines which incur the greatest losses. This is also the most understandable approach from the point of view of shippers in communities that are affected. From a practical standpoint, the agency can only cope with a certain number of applications at any one time.

We are therefore prepared to look at ideas for a phasing in an orderly and appropriate way applications for branch line abandonment. This could be placed in the legislation.

On the subject of abandonment applications, I am concerned that the bill does not recognize that it might be necessary to continue to operate passenger services over some branch lines which might no longer be necessary for freight. Granted, VIA could acquire and operate such a line, but I do not think we want to force VIA to attach the odd freight car to the end of its passenger trains. We should also ensure that VIA can continue to provide service if a line is transferred to another operator.

I therefore recommend that you amend the bill first to give VIA an opportunity to acquire a line that is to be

[Translation]

ports américains contrairement aux intentions de cet article. Deuxièmement, nous pourrions indiquer clairement que l'Office a le pouvoir d'ajuster annuellement les tarifs de changement de voie en fonction des changements de coûts.

Pour ce qui est de la concurrence intermodale, le traitement accordé au transport de remorques ou de conteneurs sur wagons plats a soulevé quelques craintes. La concurrence entre le rail et la route pour ce genre de transport est inhérente. Il est possible que le libellé actuel du paragraphe 144(5) ne permette pas au rail de concurrencer réellement la route pour les transports intermodaux. Si cela s'avérait, l'objectif visé par cette loi serait gravement amputé dans ce secteur important de l'industrie du transport. Les effets pourraient être nuisibles surtout dans la région atlantique.

Je propose en conséquence que ce paragraphe soit modifié afin que les tarifs intermodaux du rail ne puissent être contestés pour un oui ou pour un non par les camionneurs. Cependant, l'obligation pour les chemins de fer de ne pas faire de discrimination en faveur de leur filiale routière aux dépens d'autres camionneurs devrait être maintenue. J'aimerais également que vous me disiez si à votre avis ce type de transport devrait être exclu de l'arbitrage de propositions finales qui s'applique aux chemins de fer et non pas aux compagnies de camionnage.

En ce qui concerne l'abandon des lignes secondaires, je comprends la crainte exprimée surtout dans nos régions de l'Est de la possibilité que ces nouvelles procédures entraînent un abandon généralisé de lignes secondaires dès que la loi aura été promulguée. Cette crainte m'a été exprimée par les députés du gouvernement de votre comité pendant notre réunion. Il est évident que l'efficacité accrue de notre système de transports nécessite de régler en premier la question des lignes dont les pertes sont les plus importantes. Du point de vue des expéditeurs situés dans les communautés touchées c'est également évident. D'un point de vue purement pratique, l'Office ne peut étudier qu'un nombre limité de demandes à la fois.

Nous sommes donc disposés à étudier toute proposition de procédures pour une audition ordonnée des demandes d'abandon de lignes secondaires. Elles pourraient être inscrites dans la loi.

Au sujet des demandes d'abandon, que le projet de loi ne reconnaisse pas la nécessité éventuelle de maintenir des services de passagers sur des lignes secondaires n'étant plus utilisées pour le transport de marchandises me pose un problème. Je vous accorde que VIA pourrait prendre possession de ces lignes, mais je ne pense pas que nous voulions imposer à VIA d'accrocher de temps à autre un wagon de marchandises en queue de ses trains de passagers. Nous devrions également nous assurer que VIA puisse continuer à offrir ses services en cas de transfert d'une ligne à un autre exploitant.

Je vous recommande en conséquence de modifier le projet de loi afin que, premièrement, VIA ait la possibilité

[Texte]

abandoned but is currently used for rail passenger service; secondly, to remove VIA from any obligation to provide freight operations should it acquire a rail line; and third, to protect VIA's interest in the event another railway company acquires a line.

Sorry to have taken this long, Mr. Chairman, but as you know, the subject-matter is complicated and covers a lot of ground. Thank you.

In closing, I just want to repeat that we are striving to develop a balanced package that would advance the interests of all Canadians by removing obstacles to growth in our economy and our trade with the rest of the world. I believe the bills before you represent the right balance for shippers, carriers and their employees, air travellers and others in every region of the country. The changes I am suggesting are meant to fine-tune that balance.

I would like you to consider carefully the overall balance before you decide on any specific change as you are going through the clause by clause. I know your committee, Mr. Chairman, has a great deal of important work to do in this clause by clause analysis. I am sorry I cannot be here with you every day to participate. Other pressing business requires my attention. I can stay with you today until 6 p.m., when I have to catch a plane, and I will meet with you again next Monday afternoon if you want me to come along. In the meantime Mr. Mulder will be here to represent me and to assist you wherever he can. As you know, the assistant deputy minister of policy for the department, Mrs. Bloodworth from the CTC, and Mr. Jim Miller from the department will be here, and my Parliamentary Secretary will be here, if I have one.

• 1605

The Vice-Chairman: We thank you for your opening remarks, Mr. Minister. Our committee had an internal meeting this morning, and it was indicated some members have six pages of questions to ask you. As the Chair, I hope you have answered some of those questions, but at the same time I would ask the co-operation of the members. We will have 10-minute rounds of questioning. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: This is not what the chairman of this committee said this morning. The Minister has just acknowledged that he indeed has had discussions with the members of the government. In light of the fact the Minister is here for just a short period of time, I felt the courtesy extended to us this morning by the chairman would be respected by you, and that my colleagues from the NDP and Mr. Robichaud and myself will be allowed more time because of this situation.

Mr. Minister, are you going to come back, or is it your only—

[Traduction]

d'acquérir une ligne devant être abandonnée mais également utilisée pour les services de passagers; deuxièmement, afin que VIA soit relevée de toute obligation d'assurer le transport de marchandises en cas d'acquisition d'une ligne; et troisièmement, afin que les intérêts de VIA soient protégés en cas d'acquisition de cette ligne par une autre compagnie de chemins de fer.

Je m'excuse d'avoir été aussi long, monsieur le président, mais comme vous le savez, cette question est vaste et compliquée. Merci.

Pour conclure, je tiens simplement à répéter que nous avons pour objectif un système équilibré qui serve les intérêts de tous les Canadiens en supprimant les obstacles à la croissance de notre économie et de nos échanges commerciaux avec le reste du monde. Je crois que ces projets de loi tiennent compte des intérêts des expéditeurs, des transporteurs et de leurs employés, des passagers aériens et autres dans toutes les régions du pays. Les modifications que je suggère ne sont que des détails de finition.

J'aimerais que vous preniez soin de tenir compte de l'ensemble de tous ces éléments avant de proposer quelque modification que ce soit lors de l'étude article par article. Monsieur le président, je sais que votre comité aura un travail important à faire pendant cette analyse article par article. Je m'excuse de ne pouvoir participer à ce travail. D'autres questions urgentes requièrent mon attention. Je peux rester avec vous aujourd'hui jusqu'à 18 heures, heure à laquelle je dois attraper un avion et je serai de nouveau disponible lundi après-midi si vous le souhaitez. Entre-temps, M. Mulder sera ici pour me représenter et vous aider dans la mesure de ses moyens. Comme vous le savez, le sous-ministre adjoint des politiques du ministère, M^{me} Bloodworth de la CCT et M. Jim Miller du ministère seront présents, ainsi que mon secrétaire parlementaire si j'en ai un.

Le vice-président: Nous vous remercions de ces remarques préliminaires, monsieur le ministre. Notre comité a tenu une réunion interne ce matin et nous avons été informés que certains députés avaient six pages de questions à vous poser. J'espère que vous avez déjà répondu par anticipation à certaines de ces questions mais je demanderais quand même la coopération des députés. Nous commencerons par un tour de dix minutes.

M. Ouellet: Ce n'est pas ce que le président de ce comité nous a dit ce matin. Le ministre vient de reconnaître qu'il avait eu des discussions avec les députés du gouvernement. Étant donné que le ministre n'est présent que pour une brève période de temps j'avais pensé que vous respecteriez l'offre courtoise qui nous a été faite ce matin par le président et que mes collègues du NPD, M. Robichaud et moi-même bénéficierions vu les circonstances d'un temps de parole plus long.

M. le ministre, reviendrez-vous ou est-ce votre seule. . .

[Text]

The Vice-Chairman: No, he is coming back on Monday afternoon.

Mr. Crosbie: If you wish me to come back, I can come back next Monday.

Mr. Ouellet: Monday morning or afternoon?

Mr. Crosbie: Afternoon.

The Vice-Chairman: Mr. Ouellet, I think what the chairman said this morning is that you people have your questions to ask and we on the government side would probably be more silent. I think in fairness to the majority of the government, if someone on the government side wants to ask a question, they should be allowed to ask the question of the Minister.

Mr. Ouellet: Of course. There is no problem.

The Vice-Chairman: Thank you very much. We will take two minutes and you people take four hours. Go ahead, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Minister, I thank you for appearing before our committee and making your views known to the members of this committee on a number of items that have been looked at and considered by our committee while we were travelling and receiving representation from many witnesses. Do I understand what you have talked about today is the only area where you and your government are ready to amend the legislation?

Mr. Crosbie: These are the areas of substantial questions of policy. We have a whole series of other suggested amendments that are more technical.

Mr. Ouellet: I see. If they are of a technical nature, I would hope and appreciate it if we could get them as soon as possible. We count on your co-operation in this regard to make it available as soon as possible. As you know, we have to deal with this legislation clause by clause starting Thursday night.

Mr. Crosbie: Yes, we would hope to have everything we have to propose ready by Thursday morning, probably this week. You should have them in plenty of time to consider them carefully.

Mr. Ouellet: The very first question my colleagues want to ask you is probably in relation to clause 3. It has to do with the regional interest. Does this mean you are not ready to entertain an amendment to clause 3 similar to the one suggested by the premiers of the Maritimes?

Mr. Crosbie: Yes, I met with the premiers of the Maritimes and discussed this with them and explained our position. As you know, for the first time in the history of Canadian transportation legislation, the proposed Bill C-18 includes as an objective of National Transportation Policy in proposed paragraph 3... (1)(d) that transportation be recognized as a key to regional economic development. This is a statement of principle

[Translation]

Le vice-président: Non, il revient lundi après-midi.

M. Crosbie: Si vous souhaitez que je revienne, je peux revenir lundi.

M. Ouellet: Lundi matin ou lundi après-midi?

M. Crosbie: Lundi après-midi.

Le vice-président: M. Ouellet, je crois que le président a dit ce matin que vous aviez vos questions à poser et que du côté du gouvernement nous serions probablement plus silencieux. Je crois qu'en toute justice pour la majorité du gouvernement, si un représentant du gouvernement veut poser une question, il devrait avoir le droit de la poser au ministre.

M. Ouellet: Bien entendu. Il n'y a pas de problème.

Le vice-président: Merci beaucoup. Nous aurons deux minutes et vous aurez quatre heures. Allez-y, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: M. le ministre, je vous remercie d'être venu devant notre comité et de nous avoir exposé votre point de vue sur un certain nombre de questions que nous avons étudiées et examinées lors de nos déplacements au cours desquels nous avons reçu maints témoignages. Dois-je comprendre que ce dont vous nous avez parlé aujourd'hui sont les seuls domaines où vous et votre gouvernement êtes disposés à modifier la loi?

M. Crosbie: Il ne s'agit que des domaines touchant à des questions substantielles de politique. Nous avons toute une autre série de propositions d'amendements qui sont plus techniques.

M. Ouellet: Je vois. S'ils sont de nature technique, j'espère qu'ils nous seront communiqués au plus tôt. Je vous en serais reconnaissant. Nous comptons sur votre coopération à cet égard. Comme vous le savez, nous entamons l'étude article par article de cette loi à partir de jeudi soir.

M. Crosbie: Oui, nous espérons que tout ce que nous avons à proposer sera prêt d'ici jeudi matin, tout au moins avant la fin de cette semaine. Il faut que vous ayez tout le temps nécessaire pour les étudier avec soin.

M. Ouellet: Il est probable que la première question que mes collègues tiennent à vous poser porte sur l'article 3. Il s'agit des intérêts régionaux. Cela veut-il dire que vous n'êtes pas disposé à accepter une modification à l'article 3 analogue à celle proposée par les premiers ministres des Maritimes?

M. Crosbie: Oui, j'ai rencontré les premiers ministres des Maritimes, j'en ai discuté avec eux et je leur ai expliqué notre position. Comme vous le savez, pour la première fois dans l'histoire de la législation canadienne des transports, le projet de loi C-18 fixe comme objectif à la politique nationale des transports, à l'alinéa 3(1)d), que les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional. C'est

[Texte]

and policy by the Canadian Parliament that will govern transportation policy if the bill is enacted.

[Traduction]

une déclaration de principe et de politique du Parlement canadien qui régira la politique des transports si le projet de loi est promulgué.

• 1610

The suggestion of the Atlantic premiers is to insert in the bill a specific clause stating if commercial viability of a mode of transportation was opposed in some way or other to regional economic development in some hypothetical event in the future, regional economic development has to come first. This is the general tenor of what they are suggesting.

I have said to them, and I say here again now, this would not be acceptable; it would be completely contrary to the purpose and principle of this legislation to insert any such provision. What we are aiming for is for Canada to have the most effective and efficient and competitive transportation system possible. If we are going to provide in the legislation that this is not to be the case in any situation where somebody could suggest for a rail company, for example, to be efficient and effective and competitive is contrary to some objective of regional economic development, it would be completely opposed to having a competitive and economic and efficient and effective transportation system, particularly in the regions of this country. They are the ones more dependent than anyone else on having the best kind of transportation system giving the cheapest and most effective service; otherwise, how are they to get their product to market, and how are they to realize their possibilities?

Mr. Ouellet: I just asked you for a yes or a no. I appreciate your answer is no.

Mr. Crosbie: This is an important political question. I am not going to answer yes or no; I am going to answer and explain why this is not a proposition acceptable to this committee—or that I do not think should be acceptable to the committee—and I could not accept it as Minister.

Finally, on that point, if we want to overcome regional economic disparity and support regional economic development then we have to do it through the department of DRIE and through subsidy programs such as the Maritime Freight Rate Assistance or the Atlantic provinces program. We have to do it open and above board and clearly, not by making some dictum in legislation that competition and effectiveness and efficiency is to give way to some principle or proposition of regional economic development.

I say we will have more effective regional economic development the more effective our transportation system is. If a subsidy is needed, we should give a subsidy. If a grant is needed, we should give a grant, or whatever the regional development policy is. This is our position.

Les premiers ministres de la région atlantique proposent d'insérer dans le projet de loi une clause spécifique stipulant que si la viabilisation commerciale d'un mode de transport est contraire pour une raison ou pour une autre aux intérêts du développement économique régional, dans une telle éventualité hypothétique, le développement économique régional doit avoir la priorité. C'est la teneur générale de leur proposition.

Je leur ai dit, et je vous le répète, c'est inacceptable, il serait totalement contraire aux objectifs et aux principes de cette loi d'y inclure une telle disposition. Nous voulons que le Canada ait le système de transport le plus efficace, le plus efficient et le plus compétitif possible. Si cette loi permettait à quelqu'un de dire que l'efficacité, l'efficacité et la compétitivité d'une compagnie de chemins de fer, par exemple, est contraire à certains objectifs de développement économique régional, cela annulerait toute possibilité de système de transport efficace, efficient, compétitif et économique, surtout dans ces régions. Ce sont ces régions qui dépendent plus que toute autre d'un système de transport offrant les meilleurs services aux moindres coûts; autrement, comment feront-ils parvenir leur produit sur les marchés, comment réaliseront-ils leur potentiel?

M. Ouellet: Je vous ai simplement demandé de me répondre par oui ou par non. Je comprends que votre réponse est non.

M. Crosbie: C'est une question politique importante. Je ne répondrai ni par oui ni par non; je répondrai en donnant les raisons pour lesquelles cette proposition ne peut être acceptée par votre comité—ou que je ne pense pas qu'elle devrait être acceptée par votre comité—et que je ne pourrais l'accepter en tant que ministre.

Un dernier point, à ce sujet, si nous voulons supprimer les disparités économiques régionales et promouvoir le développement économique régional, c'est par l'intermédiaire du MEIR et de programmes de subvention tels que ceux de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans les Maritimes ou dans la région atlantique. Il faut procéder au grand jour et ouvertement et non pas par diktat dans une mesure législative stipulant que la concurrence, l'efficacité et l'efficience doivent céder le pas à certains principes de développement économique régional.

Plus notre système de transport sera efficace, plus le développement économique régional le sera aussi. Si une subvention est nécessaire, il faut l'accorder. Si une contribution est nécessaire, il faut l'accorder, conformément à la politique de développement régional, quelle qu'elle soit. C'est notre position.

[Text]

Mr. Ouellet: This means you would be willing to entertain an amendment your predecessor submitted to the premiers of the maritime provinces that offered this exact alternative. It is something that could be enshrined in the legislation. It does not tamper with the transportation legislation, but rather opens mechanisms by which the Minister of Transport, dealing with situations where the economic regional development objective could be met through agreement arrived at between the Minister of Transport and another department, as well as various provincial authorities.

We will certainly submit to you an amendment along the lines of the one Mr. Otto Lang indicated previously to the premiers he was ready to accept. I hope you will support it.

Mr. Nowlan: What year was that, Mr. Ouellet?

Mr. Crosbie: We are getting into ancient history. If I remember, Otto was the Minister before 1979.

Mr. Ouellet: If you have not already received the documentation, the Premier of New Brunswick gave it to us when we were there. I am sure officials of your department have this document.

May I ask you another question—

Mr. Crosbie: I will just answer that question.

Mr. Ouellet: —in relation to clause 9?

The Vice-Chairman: Mr. Ouellet, the Minister would like to answer the question.

Mr. Ouellet: Oh, yes.

Mr. Crosbie: There is provision in the legislation now for the Minister to enter into agreements in support of the National Transportation Policy or in respect of such transportation measures that the Minister considers appropriate. That is in this clause 3 as it is. We are naturally going to continue to enter into agreements with provinces that have to do with improving their transportation facilities and improving the transportation regime, because the transportation system is a key to regional economic development. We have a roads agreement, for example, with Newfoundland at the moment, and with other provinces. Some of them now need to be renewed. We will have ERDA agreements. We certainly propose to continue entering into agreements with the provinces to improve transportation facilities in their regions.

• 1615

As to Mr. Lang's proposal, he could not have been pushing it too strongly, because it never saw the light of day until Premier Hatfield produced it, you say, a few days ago. We are willing to consider whatever Mr. Lang proposed. It is just too bad that he was not more successful, if this is a good thing, back before 1979. If he had been he would perhaps still be with us.

[Translation]

M. Ouellet: Cela signifie que vous seriez disposés à accepter un amendement proposé par votre prédécesseur aux premiers ministres des provinces maritimes et offrant exactement cela. C'est quelque chose qui pourrait être inclus dans la loi. Cela ne touche pas à la Loi sur les transports mais offre au ministre des Transports la possibilité de prendre certaines décisions permettant d'atteindre certains objectifs de développement économique régional par le biais d'accords conclus entre le ministre des Transports et un autre ministère et diverses autorités provinciales.

Il est certain que nous vous proposerons un amendement analogue à celui dont M. Otto Lang avait dit aux premiers ministres des Maritimes qu'il était prêt à l'accepter. J'espère que vous serez d'accord.

M. Nowlan: C'était en quelle année, monsieur Ouellet?

M. Crosbie: C'est de l'histoire ancienne. Si mes souvenirs sont exacts, Otto était ministre avant 1979.

M. Ouellet: Si vous n'avez pas encore reçu ce document, le premier ministre du Nouveau-Brunswick nous l'a donné lors de sa comparution. Je suis certain que vos fonctionnaires ont ce document.

Pourrais-je poser une autre question. . .

M. Crosbie: Permettez-moi de répondre à celle-là.

M. Ouellet: . . . au sujet de l'article 9?

Le vice-président: Monsieur Ouellet, le ministre aimerait répondre à votre question.

M. Ouellet: Oh, oui.

M. Crosbie: La loi dispose que le ministre peut conclure des accords relatifs à la politique nationale des transports ou relatifs à des mesures sur les transports que le ministre juge appropriées. Cela se trouve à l'article 3 sous sa forme actuelle. Nous allons, bien entendu, continuer à conclure avec les provinces des ententes pour l'amélioration de leurs installations et de leur régime de transport, car le système des transports est essentiel pour l'expansion économique régionale. C'est ainsi que nous avons à l'heure actuelle, pour les routes, une entente avec Terre-Neuve, ainsi qu'avec d'autres provinces. Certaines routes ont besoin maintenant de travaux de réfection. Nous passerons des accords EDER. Notre intention est certainement de continuer à conclure avec les provinces des ententes pour l'amélioration du réseau des transports dans ces régions.

M. Lang n'a certainement pas insisté très vivement pour faire adopter sa proposition, car on n'en a pas entendu parler jusqu'à ce que le premier ministre, M. Hatfield, en ait parlé il y a quelques jours, d'après vous. Nous sommes disposés à examiner toute proposition émanant de M. Lang, et si celle-ci est intéressante, il est regrettable qu'elle n'ait pas eu plus de succès avant 1979. Si elle avait été accueillie plus favorablement, M. Lang serait peut-être toujours encore parmi nous.

[Texte]

Mr. Ouellet: Ask your friend what they did with Bill C-33 when it was before the House.

As I go through the bill, you have certain criteria in clause 9 for conflict-of-interest dealings with people you want to appoint. You said:

A member of the agency appointed under section 6 shall not, directly or indirectly, as owner, shareholder, director, officer, partner or otherwise,

(a) be engaged in a transportation undertaking or business; or

(b) have an interest in a transportation undertaking or business. . .

and so on. If all of these people cannot be appointed to the agency, who are you going to appoint?

Mr. Crosbie: Who are we going to appoint? We already have a first-class president of the agency in mind in the person of Mr. Nielsen, for example, and I do not think we will have any problem finding people to appoint.

Mr. Ouellet: You mean you will appoint all former colleagues of yours.

Mr. Crosbie: No, if we did that we would have to eliminate all former colleagues of yours in the. . .

Mr. Ouellet: I do not want you to take it lightly. I do not want you to take it lightly, but is this the reason why you abolished the CTC? Is this what you are saying?

Mr. Crosbie: No, no, no. I am not saying that at all, but I am not going to listen to any nonsense from you about former colleagues of mine when you have the CTC, for example, stuffed full of your former colleagues. It ill behoves you to criticize anyone else about former colleagues. Your question is whether this is too exclusive. The person to be appointed to the agency should not be an "owner, shareholder, director, officer, partner or otherwise. . . be engaged in a transportation undertaking or business or have an interest" in this. That seems to be a normal conflict-of-interest prohibition. Are you saying you do not agree with this prohibition?

Mr. Ouellet: What I am saying is that these people should put their interest in a blind trust or should divest before being appointed, or some arrangement has to be made. If I read it literally, it means that none of these people could sit on the board of directors of the agency and I think it is an error. Witnesses we have heard have certainly asked that they be representatives of the shippers, of the transport companies, and so on. I believe this clause, as it is, is very restrictive.

Mr. Crosbie: I do not see how we could have as a member of this agency, which is going to be very, very important for the transportation industry, an individual

[Traduction]

M. Ouellet: Demandez à votre ami ce que l'on a fait du projet de loi C-33 quand il a été présenté à la Chambre.

A l'article 9 du projet de loi, je relève certains critères relatifs aux conflits d'intérêts qui peuvent se présenter pour ceux que vous voulez nommer. Il y est dit, en effet:

Les membres nommés en vertu de l'article 6 ne peuvent, directement ou indirectement, à titre de propriétaires, d'actionnaires, d'administrateurs, de dirigeants, d'associés ou autre:

a) s'occuper d'une entreprise ou d'une exploitation de transport;

b) avoir des intérêts dans une entreprise ou exploitation de transport ou. . .

et ainsi de suite. Si tous ces gens sont exclus de ce poste, qui allez-vous nommer?

M. Crosbie: Qui allons-nous nommer? Pour ce qui est du président de l'office en question, nous avons déjà jeté notre dévolu sur une personnalité de grand calibre, à savoir M. Nielsen, et je n'envisage guère de difficulté à trouver des gens à nommer.

M. Ouellet: Vous voulez dire que vous n'allez nommer que d'anciens collègues à vous.

M. Crosbie: Non, car si nous le faisons, nous devrions écarter tous vos anciens collègues au. . .

M. Ouellet: Ce n'est pas un sujet de plaisanterie. Je vous prie de ne pas traiter cette question à la légère, mais est-ce là la raison pour laquelle vous avez supprimé la CCT? Est-ce ce que vous êtes en train de dire?

M. Crosbie: Non, certainement pas. Ce n'est pas du tout ce que je dis, et je refuse d'écouter vos allusions à mes anciens collègues, alors que la CCT, par exemple, est précisément constituée, pour l'essentiel, de vos anciens collègues. C'est la pelle qui se moque du fourgon. Vous voulez savoir si ces nominations ne seront pas trop exclusives, le postulant à l'office ne devant être ni «propriétaire, ni actionnaire, ni administrateur, ni dirigeant, ni associé ou autre. . . », ni s'occuper d'une entreprise ou d'une exploitation de transport, ni avoir des intérêts. . . ». Voilà une interdiction de conflit d'intérêts qui me paraît bien naturel, ne vous semble-t-il pas?

M. Ouellet: J'ai dit simplement que ces gens devraient placer leurs intérêts dans un compte de fiducie sans droit de regard ou devraient se désaisir de ces intérêts avant leur nomination, ou d'autres dispositions devraient être prises. Si l'on prend cet article au pied de la lettre, cela revient à dire qu'aucune de ces personnes ne pourrait siéger au conseil d'administration de l'office, ce qui me paraît une erreur. Les témoins que nous avons entendus ont certainement demandé que ce conseil d'administration compte des représentants des expéditeurs, des sociétés de transport et autres. Cet article, sous sa forme actuelle, me paraît très restrictif.

M. Crosbie: Je vois mal comment nous pourrions avoir comme membre de cet office, qui va jouer un rôle crucial pour le secteur des transports, une personne qui reste

[Text]

who still remains an owner or shareholder or whatever, even if the shares are held in a blind trust. I think you would have to require that such interest be gotten rid of. I do not think a blind trust would do the trick. As a matter of fact I do not favour blind trusts anyway, but that is another issue.

• 1620

It seems to me that this is not an unfair provision and it certainly leaves a lot of people eligible to be appointed. As I see it under subclause (2), you have to get rid of the interest within three months. It therefore does not seem to be too onerous. In other words, some of these people are going to be experienced in the transportation industry. The only thing is, if they are going to be pursuing their career in this agency, they would have to get rid of their transportation interests, which seems fair. However, I see your argument. I am not saying there is no argument.

Mr. Ouellet: Clause 47 is a clause dealing with a series of exceptions to final-offer arbitration. The Canadian Trucking Association believes these clauses, 48 to 57, do not apply to them. Do they apply to them or not? The feeling is that if the clauses do not apply to them, they should be included in clause 47.

Mr. Crosbie: It is my understanding that these provisions do not apply to the trucking industry.

Mr. Ouellet: It does not apply to the trucking industry. Why are they not mentioned there?

Mr. Crosbie: They are in the application section of the act. Subclause 2(2) says:

Unless the contrary intention appears, this Act applies only in respect of the following modes of transportation. . .

It then lists certain modes.

Mr. Ouellet: I think we could come back to this, because I think it is a little unclear and I would appreciate it being crystal clear.

The Vice-Chairman: Mr. Ouellet, if we could go to one last question, we will go to the second round afterwards.

Mr. Ouellet: As you are probably aware, in relation to final-offer arbitration, the Iron Ore Company has appeared before our committee and has requested a specific amendment to this clause of the bill. Are you ready to entertain their amendment or have you turned down their request for amendment?

Mr. Crosbie: They have appeared before you, as has the Wabush Mines company. Wabush Mines, as I understand it, would like the provisions of the bill to remain as they are. The Iron Ore Company would like them changed. They do not want the final-offer arbitration to apply to them in this particular situation.

[Translation]

actionnaire ou qui a des intérêts dans une entreprise, même à supposer que ses actions soient déposées en compte de fiducie sans droit de regard. Je pense qu'il faudrait exiger que cette personne se désaisisse de ses intérêts et qu'un tel compte de fiducie ne ferait pas l'affaire. A vrai dire, je ne suis guère en faveur des comptes de fiducie sans droit de regard, mais c'est là une autre affaire.

Cette disposition ne me paraît pas injuste, et il reste suffisamment de gens qui brigueront ces postes. Aux termes du paragraphe 2, «le membre qui est saisi d'intérêts. . . doit les céder entièrement dans les trois mois suivant la saisine». Cela ne me semble donc pas trop exigeant. Autrement dit, certains d'entre eux auront de l'expérience dans le secteur des transports, mais s'ils veulent faire carrière à l'office, ils leur faudra aliéner ces intérêts, ce qui ne me paraît que justice. Je comprends toutefois votre objection, qui est certainement valable.

M. Ouellet: L'article 47 traite d'une série d'exceptions à l'arbitrage. L'Association canadienne du camionnage considère que les articles 48 à 57 ne s'appliquent pas à ses membres. Est-ce exact? Si ces articles ne s'appliquent pas à eux, ils devraient figurer à l'article 47.

M. Crosbie: Je crois savoir que ces dispositions ne s'appliquent pas au secteur du camionnage.

M. Ouellet: S'ils ne s'y appliquent pas, pourquoi ne sont-ils pas mentionnés à l'article 47?

M. Crosbie: Ils se trouvent au chapitre «Application» de la loi. Il est dit, au paragraphe 2(2):

La présente loi s'applique, sauf intention contraire, aux modes de transport suivants. . .

Suivent certains modes de transport.

M. Ouellet: Nous devrions revenir là-dessus, car c'est un peu confus, et j'aimerais que ce soit parfaitement clair.

Le vice-président: Monsieur Ouellet, je vous laisse poser une dernière question, et nous passerons ensuite au deuxième tour.

M. Ouellet: Vous savez certainement que l'*Iron Ore Compagny* a comparu devant nous à propos de l'arbitrage et a demandé qu'on amende cet article du projet de loi. Êtes-vous disposé à envisager cette demande d'amendement, ou avez-vous l'intention de la rejeter?

M. Crosbie: L'*Iron Ore Company* a comparu devant vous, de même que la *Wabush Mines Company*. Ces derniers, à ma connaissance, voudraient conserver telles quelles ces dispositions du projet de loi, alors que l'*Iron Ore Company* voudrait les voir modifier. Ils ne veulent pas que l'arbitrage s'applique à eux dans cette situation particulière.

[Texte]

This is a difficult issue, and you have heard the submissions from both. I am certainly prepared to be guided by the committee, to see what you recommend. I mean, we have produced the bill as it is, and we are obviously satisfied with the bill's present provisions. However, you gentlemen, having heard the various views of the protagonists, may have some other views. Certainly I would be very persuaded by whatever the majority has concluded.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet and Mr. Minister.

The Chair would like to make one thing clear. I said 10, 10, and 10. Mr. Ouellet, as you mentioned, the government side was willing to stand down to give more questioning to you people; I would ask the government members, in the spirit of co-operation and the family spirit we have in the committee, as I am sure we will have in third reading, to do that. We will throw it out. Mr. Benjamin, you have 10 or 12 minutes, and I would ask the government side to be discreet in their questioning.

Mr. Benjamin: On that very point, Mr. Chairman, if I were in your place, I would never consider asking my colleagues to stand down when they may very well have questions that need to be and deserve to be answered. I think your colleagues opposite to me should have as much opportunity and right to ask questions to the Minister—friendly, unfriendly, or whatever.

• 1625

The Vice-Chairman: I think, Mr. Benjamin, at the same time, we do not have to do that. Perhaps the Chair said that with a lack of experience, but you can be sure that on the Conservative side we will have restraint and we can get through to the Minister somehow.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, I want to start off, sir, by saying to you that with all the personal regard I have for you, it is my opinion—and it may be worth nothing to you and a lot of others—that when there is a major national piece of legislation that confronts Parliament and the country once every 20 or 30 years, it receives such priority from the Minister that he, if you will pardon the expression, pilots the legislation. I am sorry, Mr. Minister, but I must call into question your priorities on this matter. If I were you I would not leave town except on Saturday and Sunday, although the committee might decide to meet on such a day.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, the Chair would intervene here to point out that—

Mr. Benjamin: Why? Who asked you?

The Vice-Chairman: —if you would like to make a long speech to the Minister then you must realize that your time for your questions and the Minister's time will be shortened.

[Traduction]

C'est une question difficile à trancher, vous le savez, vous qui les avez entendus tous deux. Je suis certainement disposé à me laisser guider par le Comité, et à entendre votre recommandation. Nous allons travailler à l'élaboration de ce projet de loi tel qu'il est, et nous sommes satisfaits de ses dispositions actuelles, mais vous, messieurs, qui avez entendu les prises de position des protagonistes en jugerez peut-être différemment. Je me laisserais certainement guider sur ce point par la majorité.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Ouellet et monsieur le ministre.

Le président voudrais rappeler que j'avais donné dix minutes à chacun. Monsieur Ouellet, comme vous l'avez mentionné, le parti majoritaire était disposé à céder du temps pour vous permettre de poser plus de questions. Je voudrais demander aux membres du parti majoritaire, dans l'esprit de collaboration et de bonne entente qui règne dans ce Comité, et qui prévaudra, je l'espère, en troisième lecture, de s'exécuter. Nous allons donc en décider. Monsieur Benjamin, vous avez 10 ou 12 minutes, et je vais demander aux membres du parti au pouvoir de s'abstenir de prendre trop de temps pour les questions.

M. Benjamin: Si j'étais à votre place, monsieur le président, je ne demanderais jamais à mes collègues de s'abstenir de poser des questions qui méritent une réponse. Mes collègues de l'autre bord ont autant le droit de poser des questions au ministre—amicales, hostiles, ou autres—et devraient avoir les mêmes chances que tout le monde.

Le vice-président: Cela ne sera pas nécessaire, monsieur Benjamin. Le président s'est peut-être exprimé ainsi en raison de son inexpérience, mais soyez assuré que les Conservateurs, tout en s'imposant certaines contraintes, sauront s'adresser au ministre.

M. Benjamin: Je voudrais commencer par vous dire, monsieur le ministre, qu'en toute déférence pour vous, mon opinion—dont vous et bien d'autres vous moquez peut-être—est que lorsque le Parlement est saisi d'une loi très importante pour le pays tout entier, une loi comme il ne s'en présente une que tous les 20 ou 30 ans, mérite que le ministre s'en occupe personnellement. Excusez-moi, monsieur le ministre, mais je vous demanderais de réexaminer vos priorités sur cette question. À votre place, je ne m'absenterais pas autrement que samedi et dimanche, et encore, car il n'est pas impossible que le Comité décide de se réunir en fin de semaine.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, le président voudrait intervenir pour vous faire remarquer que. . .

M. Benjamin: Pourquoi? De quel droit?

Le vice-président: . . . si vous avez l'intention de tenir un long discours pour le ministre, vous devez vous rappeler que le temps consacré aux questions et à la réponse du ministre sera d'autant écourté.

[Text]

Mr. Benjamin: No, no. Mr. Chairman, nobody asked you. I am just making my preliminary comment to the Minister and the Minister is perfectly free to—

The Vice-Chairman: You are free.

Mr. Benjamin: —kick me in the head about it if he wishes. I am just suggesting that his own priorities are somewhat askew.

Now, Mr. Minister, I get the impression from reading your statement that you are asking on a number of items for further opinion of the committee. Obviously that would require more time for the committee, since you are not prepared to be more specific. On at least four or five points you invited the opinion of the committee. Now, do you want opinions, or are you prepared to let this committee amend the bill whatever way they like and you will accept it? Or are you prepared to give us some more time? Which way are you going?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, with respect to my introductory remarks here, in connection with all the subjects I touched on and said the committee might consider amendments on, we have proposed amendments ready to produce to the committee for its consideration. I want to co-operate with the committee, which has spent a lot of time on this bill, listening to the witnesses and so on. So I am actually going to give a lot of credence to what the committee recommends.

That does not mean I am going to accept anything the committee might choose to do. If the committee barbarizes this bill, or if the committee interferes with fundamental principles I think are all-important to this bill, then I would simply have to say that I cannot accept this bill. I would have to recommend to the government that we not proceed any further, or that some other steps be taken. I am not here to be pushed around by the committee or by anyone else. But I certainly am here to be reasonable. Since you have spent a lot of time on this and you have heard all the parties that are interested, I intend to take your views and opinions seriously.

We have prepared a number of amendments in these areas I touched on today, and a whole series of other more technical amendments. If the committee itself wants to amend the bill in certain ways, then we will provide assistance, legal and otherwise, if we are called upon. So that is how I am proceeding.

With respect to my own time and my own priorities, I do not want to spend a lot of time on this. My predecessors, for example Mr. Pépin or Mr. Axworthy, were not here for clause-by-clause in the committee full-time for the WGTA, and I would not have expected them to have been. I do not think Mr. Mazankowski was here full-time on the clause-by-clause for the Canada Shipping Act when it was going through.

[Translation]

M. Benjamin: Non, certainement pas. Monsieur le président, personne ne vous a demandé d'intervenir. Je faisais simplement mon entrée en matière pour le ministre, et ce dernier est parfaitement libre de. . .

Le vice-président: Vous êtes libre.

M. Benjamin: . . . se jeter sur moi à bras raccourcis s'il le veut. Je lui faisais simplement remarquer qu'il a mal assigné ses priorités.

À la lecture de votre déclaration, monsieur le ministre, j'ai l'impression que vous consultez le Comité sur un certain nombre de questions. Il faudrait, de toute évidence, plus de temps au Comité, puisque vous n'êtes pas disposé à être plus précis. Vous voudriez avoir l'opinion du Comité sur quatre ou cinq points au moins. Est-ce que ce sont des opinions que vous voulez, ou êtes-vous disposé à permettre au Comité de proposer des amendements dans le sens qu'il lui plaira, et à les accepter? Ou êtes-vous disposé à nous donner plus de temps? Quelle voie allez-vous suivre?

M. Crosbie: Monsieur le président, en ce qui concerne mon préambule et tous les sujets que j'ai abordés et sur lesquels le Comité pourrait songer à présenter des amendements, nous avons proposé des amendements à soumettre au Comité. Je souhaite collaborer avec le Comité, qui a déjà consacré beaucoup de temps à entendre des témoins et à étudier les questions relatives à ce projet de loi. Je serai donc ouvert aux recommandations du Comité.

Cela ne signifie pas pour autant que j'entérinerai tout ce que proposera le Comité. S'il sabote ce projet de loi ou s'il porte atteinte aux principes fondamentaux sur lesquels repose le projet de loi, je me verrai simplement dans l'obligation de refuser. Je devrais alors recommander au gouvernement de ne pas poursuivre dans cette voie ou de prendre d'autres mesures. Je ne me laisserai manipuler ni par la Comité, ni par qui que ce soit d'autre, mais je suis certainement disposé à entendre raison. Vous avez consacré trop de temps à ce projet de loi et entendu toutes les parties intéressées pour que je ne prenne pas vos opinions et vos recommandations au sérieux.

Nous avons préparé un certain nombre d'amendements touchant aux questions que j'ai abordées aujourd'hui, et toute une série d'amendements de forme. Si le Comité lui-même souhaite amender certaines parties du projet de loi, nous sommes disposés à lui donner l'aide juridique ou autre qu'il demandera. C'est donc ainsi que nous entendons procéder.

Quant à mon temps et à mes priorités, je n'entends pas en discuter longuement. Mes prédécesseurs, par exemple M. Pépin ou M. Axworthy, n'ont pas assisté à l'étude article par article de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et je ne leur en tiens pas rigueur. Je ne pense pas que M. Mazankowski ait assisté à toutes les discussions de l'examen article par article de la Loi sur la marine marchande du Canada.

[Texte]

[Traduction]

• 1630

I am not a lazy lout by any stretch of the imagination. I do not want to boast about how hard I work, but I can tell you I do not know anybody who puts in more hours than I do. In addition to being the Minister of Transport, I am on a number of Cabinet committees and have my own responsibilities as a regional Minister. There is the matter of a certain international fishing war that went on during January and February. I had to try to deal with that, etc.

This week I have to visit Prince Rupert, one of our major ports, and the port of Vancouver and so on. I have other duties this week as well. That is the only reason I cannot spend the whole week here. As you know, normally we have Parliamentary Secretaries to assist us. In fact, in my department there is a Minister of State for Transport as well. Unfortunately, through no fault of mine that position is not filled at the moment.

Mr. Benjamin: I will not take it.

Mr. Crosbie: I am here, naked as a "Newf" before you. I have to ask you not to be too severe on me. My officials are here and they will be briefing me. Next Monday when I see you again I will know what has gone on all week. I hope to have a worthwhile dialogue with you then and try to be as reasonable as I can be. I just cannot be here all week.

The Vice-Chairman: Mr. Minister, you are not taking applications, are you?

Mr. Benjamin: Mr. Minister, perhaps I overstated the case, but I did not mean to overstate the case. All I am suggesting is that on the occasion when you appear before us, you appear as long as necessary. I would not suggest for one moment that you should be here for clause-by-clause or the entire procedure. It has never been done and does not need to be done. I am just saying we were told you would be here until 7 p.m. if needed. Sir, I want to remind you that every member in this committee has cancelled all appointments, a whole slew of things, until April 15. It is not just a case of us demanding more of you. We appreciate the demands on your time, but for this occasion I think we are worthy of more.

Mr. Minister, you said you are willing to be guided by the committee. I think those are words we can throw out because of your comments on regional and economic development being a priority in the legislation. By the way, it is a recommendation of the majority of the committee. You are not prepared to buy that, in spite of requests by people, particularly in Atlantic Canada. In that area, you are not willing to be guided by the committee. Is that a fair reflection of your views on this?

Mr. Crosbie: I am sure the committee knows we are not going to see eye to eye 100% on all issues. I cannot say I can accept in advance what the committee feels is the best

Loin de moi l'idée de me vanter de ma capacité de travail, mais je n'ai jamais été taxé de paresse, et je n'en connais pas beaucoup qui consacrent au travail plus d'heures que moi. Je ne suis pas que ministre des Transports: je siège à plusieurs comités du Cabinet et j'exerce également les attributions de ministre régional. Pendant les mois de janvier et février, j'ai dû m'occuper du conflit international qui oppose les pêcheurs et j'ai dû y consacrer toute mon attention.

Je dois, cette semaine, visiter Prince Rupert, l'un de nos principaux ports, ainsi que le port de Vancouver, et ce n'est pas tout pour cette semaine. C'est la seule raison pour laquelle je ne peux passer toute la semaine ici. Nous sommes généralement aidés par un secrétaire parlementaire, et mon ministère compte également un ministre d'État chargé des Transports, mais malheureusement, et je n'y suis pour rien, ce poste est vacant à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Je ne m'incline pas devant ces arguments.

M. Crosbie: Me voici devant vous, humble comme un Terre-Neuvien qui sollicite votre indulgence. Mes collaborateurs assisteront aux séances et m'en informeront et, lundi prochain, à mon retour devant vous, je serai au courant de ce qui s'est passé pendant la semaine. J'espère alors pouvoir entamer avec vous un dialogue valable, et j'essaierai de me montrer aussi raisonnable que possible, mais il m'est impossible de rester ici toute la semaine.

Le vice-président: Monsieur le ministre, vous ne cherchiez pas par hasard un candidat au poste vacant?

M. Benjamin: Mon argument était peut-être outré, monsieur le ministre, mais ce n'était pas mon intention. Tout ce que je proposais, c'est que lorsque vous comparez devant nous, vous nous consacriez tout le temps nécessaire. Je n'ai jamais songé à vous demander d'assister à tout l'examen article par article: ce serait créer un précédent, et inutilement. On nous avait dit que vous seriez ici jusqu'à 19 heures, s'il le fallait, et c'est ce que je voulais vous rappeler. Tous les membres de ce Comité ont dû annuler, jusqu'au 15 avril, toute une série de rendez-vous et d'engagements, et ce n'est pas simplement que nous exigeons davantage de vous. Nous comprenons que vous avez de multiples responsabilités, mais en l'occurrence, nous pensons mériter davantage.

Vous nous dites, monsieur le ministre, que vous êtes disposé à vous laisser guider par le Comité. Ce n'est toutefois pas ce qui ressort de vos commentaires sur l'expansion économique régionale, qui serait une priorité du projet de loi. Elle fait en tout cas l'objet d'une recommandation de la majorité du Comité, mais malgré l'insistance de beaucoup de gens, en particulier des provinces de l'Atlantique, vous n'êtes pas disposé à céder sur ce point ni à vous laisser guider par le Comité. Est-ce bien ainsi que vous l'entendez?

M. Crosbie: Le Comité ne s'attend certainement pas à ce que nous voyions les choses exactement de la même façon. Je ne puis vous promettre d'avance que j'accepterai, dans

[Text]

thing in all cases. I think this regional development one is a very important point of principle. I have to resist it because I think it is fundamentally opposed to the whole concept of what we are trying to do. How can we believe in freedom to move and then turn around and do away with freedom to move whenever anyone comes along and says *x* action would be contrary to regional economic development in this particular region? It is completely contradictory to the whole massive enterprise in which we are engaged. It is why I have to oppose that.

It is particularly tricky for me, because, as you know, I am from an area of particular regional disparity. We have to overcome regional disparity in other ways, with other government programs, not by screwing up our transportation system and imposing on it impossible burdens. CP and CN have to live in the new world. They have to be competitive. They have to meet the competition of the American railways, and they have to meet the competition of the trucks. Life has changed for them very substantially. They are not the money-makers they were, and I cannot see how we can possibly put this stipulation in their way through legislation.

• 1635

We want to assist Atlantic Canada, which we do. We have to do it in other open ways, general programs, and that is what we are attempting to do. But when the NTA comes to apply the regulatory powers, they are directed to keep in mind regional and economic development, and they will have to do that.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, you are saying that if the activities of the transporters conflict with policies of the government, DRIE, or any other department, then the government has to provide subsidies to see to it that the transportation system does not conflict with regional and economic development. Do you have any kind of commitment for the funding of transportation in your region or anywhere else? Is that commitment built there? Do you feel that it is stated in any way in the policies and principles in the legislation?

Mr. Crosbie: I think that the principles are stated in general in this legislation here. But apart from the legislation, any government worth its salt is going to spend whatever is necessary to have the most efficient and effective transportation system it can. That is why we are proposing this new approach, which this committee held hearings on and approved, and we are trying to carry that out now. It is the same as the Constitution, Mr. Benjamin, which now says:

Parliament and the legislatures, together with the Government of Canada and the provincial governments, are committed to (a) promoting equal opportunities for the well-being of Canadians and (b) furthering economic development to reduce disparity in opportunities.

[Translation]

tous les cas, l'orientation proposée par le Comité. Cette question d'expansion régionale est un principe très important, mais je dois y résister, car il est en opposition fondamentale avec tout ce qui inspire notre action. Comment peut-on parler de *Aller sans entraves* et accumuler ensuite les entraves chaque fois que quelqu'un proteste que cette circulation serait contraire à l'expansion économique d'une région en particulier? Ce principe va à l'encontre même de toute l'action que nous avons engagée, et c'est pourquoi je dois m'y opposer.

Je me trouve sur ce point dans une position particulièrement difficile, car je suis moi-même originaire d'une région qui présente des disparités régionales prononcées. Nous devons surmonter ces disparités régionales par d'autres moyens, avec d'autres programmes du gouvernement, et non en mutilant notre système de transport et en lui imposant une charge excessive. Le CP et le CN doivent accepter de tourner la page. Le CN et le CP doivent être compétitifs. Ils doivent concurrencer les chemins de fer américains, de même que l'industrie du camionnage. Leur situation a changé considérablement. Ils ne sont plus les entreprises lucratives qu'ils étaient, et je ne crois pas qu'il soit logique d'insérer quelque chose de pareil dans la loi pour ajouter à leurs difficultés.

Nous voulons venir en aide à la région de l'Atlantique. Nous devons chercher d'autres moyens, des programmes généraux, pour y parvenir. Quand l'Office national des transports appliquera les règlements, il devra le faire en tenant compte du développement régional et économique.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, vous dites que si les activités des transporteurs entrent en conflit avec les politiques du gouvernement, du MEIR, ou de tout autre ministère, le gouvernement doit fournir des subventions pour veiller à ce que le système de transport ne fasse pas obstacle au développement régional et économique. Y a-t-il quelques dispositions concernant le financement des transports dans votre région ou ailleurs? Cela est-il prévu explicitement dans les politiques et les principes qui sous-tendent la loi?

M. Crosbie: Je pense que les principes sont énoncés généralement dans la loi. Mais mise à part la loi, tout gouvernement qui se respecte n'hésitera pas à mettre l'argent qu'il faut pour avoir un système de transport des plus efficaces et efficaces. C'est pourquoi nous avons proposé cette nouvelle approche que le Comité a approuvée après avoir tenu des audiences. Nous en sommes maintenant à l'étape de la mise en oeuvre de la politique, laquelle correspond, monsieur Benjamin, au principe énoncé dans la constitution:

Le Parlement et les législatures, ainsi que les gouvernements fédéral et provinciaux, s'engagent à a) promouvoir l'égalité des chances de tous les Canadiens dans la recherche de leur bien-être et b) favoriser le développement économique pour réduire l'inégalité des chances.

[Texte]

It is the Constitution that directs us to further economic development to reduce disparity in opportunities. The way to do that is not by cribbing and confining the transportation modes of this country by putting impossible obligations on them.

Mr. Benjamin: You do not have a commitment about funds required when those obligations are placed upon them.

Mr. Crosbie: We have a commitment to obtaining funding for whatever transportation policies we think are best for the country, and that is voted every year.

Mr. Benjamin: When the Minister was discussing reciprocity vis-à-vis competitive line rates, U.S.A., etc., I think the he may be forgetting that U.S. truckers can work here while Canadians cannot work there, if for no other reason than their immigration restrictions. For example, a New York trucker picking up in Toronto can haul to Windsor; a Windsor trucker cannot pick up in Detroit and haul to New York.

Now, do you not think, Mr. Minister, there should be some kind of a safeguard clause in the legislation that allows the agency and the Minister and Governor in Council to take reciprocal action? As I read the bill, there is not anything there to protect Canadian transporters in that area.

Mr. Crosbie: I said that as the bill is at present, I do not think it would permit us to take swift enough action if we had to retaliate. Therefore I suggested that the committee might consider a clause that would give us the right to clearly issue directives to the provincial trucking authorities as to what to do in those situations. I agree. I think we need an amendment so that we would be able to take quick retaliatory action if it became necessary.

• 1640

Mr. Benjamin: Mr. Minister, in the area of public interest, when undefined, it will be interpreted by the courts in the broadest general public good. No small trucker or other opponent will be able to prove it. We have been told it is unprovable. You have to prove your innocence rather than the other guy's guilt. The Canadian Trucking Association requests some guidelines on public interest. They suggest the bill be amended to mention "potential detriment to public interest". This allows the person with the gavel to do the interpreting. I am wondering what you have in mind about amending the legislation in this regard.

Mr. Crosbie: We are proposing in this legislation to remove the shackles from the trucking industry—the chains and the shackles they have had on them now for donkey's years—by removing a lot of unnecessary

[Traduction]

C'est la constitution qui nous enjoint de favoriser le développement économique et de réduire les inégalités. Mais ce n'est pas en imposant des obligations et des contraintes impossibles aux modes de transport que nous y parviendrons.

M. Benjamin: Vous n'avez pas de politique précise en ce qui concerne le financement à assurer lorsque pareilles contraintes seront imposées au transport.

M. Crosbie: Nous nous sommes engagés à trouver des fonds pour assurer l'application des politiques de transport que nous jugeons les meilleures pour le pays, et c'est par le processus de budgétisation annuelle que nous les obtiendrons.

M. Benjamin: Le ministre a parlé de réciprocité en ce qui concerne les prix de ligne concurrentiels, vis-à-vis des États-Unis notamment; mais je pense qu'il oublie que les camionneurs américains peuvent travailler ici, alors que les camionneurs canadiens ne peuvent pas travailler aux États-Unis, ne serait-ce qu'à cause des restrictions en matière d'immigration. Par exemple, un camionneur de New York peut prendre un chargement à Toronto et le livrer à Windsor, mais un camionneur de Windsor ne peut pas prendre une cargaison à Detroit et l'amener à New York.

Monsieur le ministre, ne croyez-vous pas que la loi devrait renfermer une garantie permettant à l'office, au ministre et au gouverneur en conseil d'assurer la réciprocité? A mon avis, aucune disposition du projet de loi ne protège les transporteurs canadiens de ce côté-là.

M. Crosbie: J'ai dit que dans sa forme actuelle, le projet de loi ne nous permettait pas de prendre des mesures assez rapidement en cas de besoin. J'ai donc suggéré au Comité de penser à une disposition qui nous autoriserait à émettre des directives claires aux autorités du camionnage provinciales dans de telles circonstances. Je suis d'accord avec vous. Je pense que nous avons besoin d'un amendement pour que nous puissions réagir rapidement au besoin.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, la notion d'intérêt public sera interprétée par les tribunaux dans son sens le plus large. Aucun petit camionneur ou autre opposant ne pourra en établir la preuve. On nous a dit que c'était impossible à prouver. Il faut donc prouver son innocence plutôt que la culpabilité de l'autre. L'Association canadienne du camionnage demande des directives en ce qui concerne l'intérêt public. L'association a proposé un amendement pour que la loi parle de préjudice potentiel à l'intérêt public. L'interprétation du principe de l'intérêt public incomberait alors au juge. J'aimerais savoir ce que vous entendez proposer comme amendement à cet égard.

M. Crosbie: Nous nous proposons, dans cette loi, d'éliminer les contraintes auxquelles est assujettie l'industrie du camionnage depuis de nombreuses années, en supprimant de nombreux règlements inutiles. Cela va

[Text]

regulation from them. It is going to save them a lot of money when it happens and so on. As to what is the public interest, the various—

Mr. Ouellet: Why are they opposing the bill?

Mr. Crosbie: Sometimes people do not see their own self-interest clearly.

Mr. Nowlan: They have changed their minds a couple of times.

An hon. member: They have changed their minds about the bill.

Mr. Crosbie: Right. Naturally I do not... A major change in the *status quo* is always alarming. One understands it as an explanation for why the labour movement generally seems to be alarmed by this. The labour movement does not like to see the *status quo* changing.

Mr. Benjamin: Who mentioned labour? I am talking about the Canadian Trucking Association.

Mr. Crosbie: I am sorry. I do not want to get in a sore spot here. The various provincial commissions have definitions and understanding as to what is in the public interest. The provinces prefer to apply them.

There is going to be a reverse-onus test. If you do not want the new truckers coming in, the onus would be on you to show the entrance of truckers is going to be contrary to the public good, say, because the area is already too full and he is going to force other companies out of business, because he does not know how to run his business, or because he has a bad record. I do not think there will be any grave difficulties in deciding what the public interest is. This is apparently what the provinces believe, because this is their consensus and they have asked us to act on it.

Mr. Benjamin: I will take a second round.

The Vice-Chairman: Thank you very much; I am sure we will have a second round. You will be at the top, certainly. Let the record show the Official Opposition 18 minutes, and the unofficial opposition 18 minutes. We will go to Mr. Nowlan and then to Mr. Taylor.

Mr. Nowlan: I have one question at this stage, and I can ask the other questions another time perhaps. Did I understand you to say, Mr. Minister, in this National Safety Code and the so-called MOU with the provinces—this great panacea and great extension of federal-provincial co-operation—including the reverse onus test and the extension to five years, where the federal people kicked in the money, that you had a commitment from each of the individual provinces to define and implement their safety code on a staged basis?

[Translation]

permettre de grosses économies aux camionneurs. Quant à la notion d'intérêt public, les divers. . .

M. Ouellet: Pourquoi les camionneurs s'opposent-ils au projet de loi?

M. Crosbie: Parfois, les gens ne voient pas clairement ce qui est bon pour eux.

M. Nowlan: Ils ont changé d'avis à quelques reprises.

Une voix: Ils ont changé d'avis au sujet du projet de loi.

M. Crosbie: Oui. Bien sûr que je... Un gros changement du statu quo, c'est toujours alarmant. C'est ce qui explique pourquoi le mouvement syndical semble généralement alarmé par cela. Les syndicats n'aiment pas que le statu quo change.

M. Benjamin: Mais qui a parlé des syndicats? J'ai parlé de l'Association canadienne du camionnage.

M. Crosbie: Je m'excuse. Je ne veux pas créer de controverses. Les diverses commissions provinciales ont leur propre définition et interprétation de ce qu'est l'intérêt public. Les provinces préfèrent appliquer leurs propres critères.

Le fardeau de la preuve sera désormais inversé. Si quelqu'un ne veut pas que de nouveaux camionneurs entrent sur le marché, il devra démontrer que leur présence portera préjudice au bien public, soit parce que la région est déjà sursaturée et que d'autres compagnies seront forcées d'abandonner les affaires, soit parce que les nouveaux intervenants ne savent pas gérer leur entreprise ou ont une mauvaise réputation. Je ne crois pas qu'il sera très difficile d'établir ce qui est dans l'intérêt public. C'est du moins ce que semblent croire les provinces, parce qu'elles se sont entendues là-dessus et nous ont demandé de les appuyer.

M. Benjamin: J'y reviendrai au deuxième tour de table.

Le vice-président: Merci beaucoup, je suis sûr que vous aurez un deuxième tour. Vous serez certainement au haut de la liste. Je tiens à souligner pour le compte rendu que l'Opposition officielle a eu 18 minutes, et l'opposition non officielle 18 minutes également. M. Nowlan, maintenant, suivi de M. Taylor.

M. Nowlan: J'ai une question à poser pour tout de suite, et les autres, je les poserai peut-être plus tard. Monsieur le ministre, à propos du code de sécurité national et du soi-disant protocole d'entente avec les provinces—cette grande panacée témoignant de la coopération fédérale-provinciale—avec le fardeau de la preuve inversé et l'extension pour une période de cinq ans lorsque intervient du financement du gouvernement fédéral, avez-vous bien dit que vous avez obtenu de la part de chaque province un engagement selon lequel elles élaboreront et appliqueront progressivement leur propre code de sécurité?

[Texte]

Mr. Crosbie: Yes, this is what is agreed.

Mr. Nowlan: Can you tell us today what provinces are under this agreement and are prepared to define and implement their own safety codes? Are they all coming in together? Are they staggered in on a different basis? Which ones are coming in during the first year or second year? Why go to the fifth year?

• 1645

Mr. Crosbie: In the latter part of your question, I suppose you would have to ask the provinces why some of them are so adamant about extending the transition period to five years. Everything is agreed on the implementation of the safety regime. Eight of the provinces signed on March 26. The minister from Ontario was not there. I think he was ill that day. Ontario could not sign, but agreed it would. We should check to see if they have since then. The minister for Quebec was there, but they have a rule. He had to get certain formalities agreed to by Cabinet, but he agreed it was in order for Quebec to sign.

Mr. Côté was very keen on extending the transition period to five years. I think he was concerned about the Quebec trucking industry. In the Ontario legislation, this is the regime they have adopted. They told me the consensus of the provinces was that this was what they preferred. I can only surmise pressure from their trucking industry persuaded them to go in this direction.

They are all very keen on safety. The dispute was largely about money. When we agreed to make a considerable contribution to new operating costs for five years, everybody fell into line and was delightfully pleased we had reached this agreement.

I do not think the two territories are on side. Largely for financial reasons, I think the Yukon and the NWT, even today. . . We do not know if they are really on side.

Mr. Nowlan: Mr. Minister, I am glad you answered that, because sitting around the table and listening to my colleagues, I think the whole question of the safety code and clauses 6, 7, and 8 has caused real concern to members. Mr. Mulder and Ms Bloodworth are aware of this.

I understand we do not want to upset federal-provincial agreements necessarily, but in your letter of intent you said you were recommending this to the committee. You have been very frank here today. The committee can digest some of the remarks, the generalities of concern all members have, and come up with our suggestions in a bill.

I am confused in terms of the extension of five years. The specific question was do some provinces take four years or are some provinces ready now? What is the

[Traduction]

M. Crosbie: Oui, c'est ce qui a été convenu.

M. Nowlan: Pouvez-vous nous dire aujourd'hui quelles provinces ont pris cet engagement et sont prêtes à élaborer et à appliquer leur propre code de sécurité? Est-ce que toutes les provinces commenceront ensemble? Commenceront-elles à des périodes différentes? Lesquelles amorceront leurs travaux dans la première ou deuxième année? Pourquoi ce délai de cinq ans?

M. Crosbie: Pour avoir la réponse à la dernière partie de votre question, il faudrait demander aux provinces pourquoi certaines d'entre elles tiennent absolument à ce que la période de transition soit de cinq ans. Tout est convenu en ce qui concerne la mise en oeuvre du régime de sécurité. Huit provinces ont signé l'entente le 26 mars. Le ministre de l'Ontario n'y était pas. Je pense qu'il était malade ce jour-là. L'Ontario n'a pas signé, mais a dit qu'elle signerait. Il faudrait vérifier si cela n'est pas déjà fait maintenant. Le ministre du Québec y était, mais il était contraint par certaines règles de son gouvernement. Il avait quelques formalités à régler avec le Cabinet, mais il a bien dit que le Québec signerait.

M. Côté tenait absolument à ce que la période de transition soit de cinq ans. Je pense qu'il se préoccupait de l'industrie québécoise du camionnage. Dans la loi de l'Ontario, c'est ce régime qu'on a adopté. On m'a dit que c'est ce que les provinces ont convenu par voie de consensus. Moi, je pense qu'elles ont cédé aux pressions de l'industrie du camionnage.

Toutes les provinces tiennent vraiment à la sécurité. Le problème en est surtout un d'argent. Quand nous avons convenu de contribuer substantiellement au financement des coûts de mise en oeuvre du système pendant cinq ans, tout le monde s'est rallié et était ravi de l'entente.

Je ne crois pas que les deux territoires font partie de l'entente. C'est surtout pour des raisons financières; je pense que le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest, encore aujourd'hui. . . Nous ne savons pas quelle est leur position.

M. Nowlan: Monsieur le ministre, je suis heureux de votre réponse, parce que je pense que cette question du code de sécurité et les articles 6, 7 et 8 du projet de loi ont été une source de grande préoccupation pour les députés. M. Mulder et M^{me} Bloodworth en sont conscients.

Je sais que nous ne voulons pas déranger nécessairement les accords fédéraux-provinciaux, mais dans votre lettre d'intention, vous avez fait part de vos recommandations au Comité. Vous avez été très franc ici, aujourd'hui. Le Comité réfléchira à certaines de vos remarques, se penchera sur les préoccupations générales de tous les membres et formulera des propositions en vue d'un projet de loi.

Je ne comprends pas très bien l'idée d'une période de transition de cinq ans. La question était de savoir précisément si certaines provinces pouvaient prendre

[Text]

staggered basis to justify the five years to define, implement, and be ready to implement internally their safety code?

Mr. Crosbie: As I understand the situation, the new National Safety Code will be applied to extra-provincial and international traffic on January 1 next year. It will be in effect in the various provinces by January 1, 1990. The phased-in implementation will be completely in place by January 1, 1990. The safety will be there and in place.

Mr. Ouellet: When you say an interprovincial safety code, it means there will not be a similar national safety code for interprovincial and extra-provincial. The provinces will have their own code. Am I correct?

Mr. Crosbie: The provinces can have their own code intra-provincially—

Mr. Ouellet: You will have two codes.

Mr. Crosbie: They have all agreed to the same code. All the provinces will have a uniform safety code, the same as will apply extra-provincially and nationally.

Mr. Ouellet: Have they agreed to implement it before the five years? Do you have an undertaking by the provinces that they will pass legislation to implement it in each province within five years?

Mr. Crosbie: The commitment is that this will be in effect by January 1, 1990. We are not waiting on the safety code until the end of 1992. The safety code is to be in force by January 1, 1990. I have not changed my view on the three-year period. I still think it is satisfactory. But in the interest of reaching of reaching an agreement with the provinces, since the highways are in their jurisdiction, I agreed to their request to recommend that to you. I explained, however, that I could not be sure whether the House committee and Transportation would agree.

• 1650

Mr. Nowlan: Since Ontario has a five-year period in their legislation now, I hope we are going to check as we go through this bill to find out exactly what their state was and if they have agreed along with Quebec, so that we will have some certainty in this situation.

The Vice-Chairman: I would assume, Mr. Minister, that we have a safety code in position presently. It is a question of trying to get the whole thing organized.

Mr. Crosbie: We have vehicle maintenance standards. They are supposed to be in place by October 1988. We have knowledge and performance tests for drivers, and the date agreed upon for that is January 1989. We have a driver examiner training program scheduled for January 1989. This has all been worked out. Audit and inspection criteria will be agreed by December 1989, interprovincial

[Translation]

quatre ans ou si d'autres étaient prêtes à commencer tout de suite. Qu'est-ce qui justifie une période de transition de cinq ans pour permettre aux provinces d'élaborer et de mettre en oeuvre progressivement leur propre code de sécurité?

M. Crosbie: D'après ce que je peux comprendre, le nouveau code de sécurité national s'appliquera au trafic extraprovincial et international dès le 1^{er} janvier prochain. Il sera en vigueur dans les diverses provinces d'ici au 1^{er} janvier 1990. La mise en oeuvre du code se fera progressivement, mais le 1^{er} janvier 1990, le système sera en place partout.

M. Ouellet: Quand vous parlez d'un code de sécurité interprovincial, cela veut dire qu'il n'y aura pas de code de sécurité national analogue pour le trafic interprovincial et extraprovincial. Les provinces auront leur propre code. N'est-ce pas?

M. Crosbie: Les provinces peuvent avoir leur propre code de sécurité intraprovincial. . .

M. Ouellet: Il y aura donc deux codes.

M. Crosbie: Les provinces ont toutes convenu d'adopter le même code. Toutes les provinces appliqueront un code de sécurité uniforme, le même qui s'appliquera au transport extraprovincial et national.

M. Ouellet: Ont-elles convenu de le mettre en vigueur avant cinq ans? Les provinces se sont-elles engagées à adopter une loi visant à mettre le code de sécurité en vigueur dans un délai de cinq ans?

M. Crosbie: L'engagement est que le système sera en vigueur d'ici au 1^{er} janvier 1990. Quant au code de sécurité, ce n'est pas avant la fin de 1992. Le code de sécurité sera en vigueur d'ici au 1^{er} janvier 1990. Je n'ai pas changé d'avis sur le délai de trois ans. J'estime toujours qu'il est satisfaisant. Mais pour faciliter une entente avec les provinces, étant donné que la voirie relève de leur compétence, j'ai accepté de vous faire cette recommandation, comme elles me l'ont demandé. Mais je leur ai quand même expliqué que je ne pouvais pas savoir si le Comité de la Chambre et les Transports seraient d'accord.

M. Nowlan: Étant donné que la loi ontarienne prévoit une période de cinq ans, j'espère qu'en étudiant le projet de loi, nous chercherons à savoir exactement quelle était la situation en Ontario, et ce qui a été convenu dans cette province et au Québec.

Le vice-président: Monsieur le ministre, je présume que nous avons déjà un code de sécurité à l'heure qu'il est. C'est une question d'organisation, maintenant.

M. Crosbie: Nous avons des normes concernant l'entretien des véhicules. Elles sont censées entrer en vigueur en octobre 1988. Nous avons des tests d'aptitude et de connaissances pour les chauffeurs, et la date qui a été convenue pour leur application est janvier 1989. Nous avons un programme de formation à l'intention de ceux qui feront passer les examens, qui est prévu pour janvier

[Texte]

record exchange by December 1988. So there is no reason why it would not all be in place by January 1, 1990, as we have said all along.

Mr. Taylor: Having been in provincial for so many years, I think it would have been a very bad mistake to say to the provinces that we will not agree to quoting the five years. That would have been dynamite. We have to depend on the provinces to administer this section. Consequently, while I prefer the three years too, if the provinces do not co-operate with this we will still have ten separate states. We want to have a nation, and I think this is the way to do it. So I can go along with that, and I think if these safety codes are enforced, everything is going to be okay.

The main point I wanted to deal with is the matter of regional expansion. I think there is a lot of misunderstanding on this. The clause calls it a key to regional expansion. It does not say it is the only key. I want to use just two examples to show what I am trying to get at.

Hinton in the pulp and paper mill showed how they would use this as a key to expand their plants, to increase the number of jobs, to bring buoyancy to that region through the provisions of this particular bill. So there we have the key to regional expansion being demonstrated.

On the other hand, during my years in provincial politics, the coal mines in Drumheller, my hometown, and the coal mines of the Crowsnest Pass could not compete with oil and gas. Consequently, we had the problem of trying to keep them going. Transportation was not the key in that case; the key was the fact that they could not compete. Transportation would not solve anything. We had to initiate other programs to look after that particular situation, and I think that is the case we have here.

There is an exception to every rule; the best rule in the world has an exception. Where the transportation is not a key, there are other means of bringing buoyancy to a region. I think we are leaving the door open by leaving it like this, and I accept the Minister's recommendation. I think it is an excellent one. We will be able to help every region once they understand the whole program. This is going to be in order and it is the logical way to do it.

• 1655

I thought I should make those comments, because they fit right in with my experiences over several years in Alberta.

The Vice-Chairman: Mr. Minister, if you say I do, we will go on to Mr. Reid.

[Traduction]

1989. Tout est organisé. Les critères de vérification et d'inspection seront établis d'ici à décembre 1989, et le programme d'échange interprovincial de dossiers devrait être en marche d'ici à décembre 1988. Je ne vois donc pas pourquoi tout ne serait pas en place d'ici au 1^{er} janvier 1990, comme nous l'avons toujours dit.

M. Taylor: J'ai travaillé au niveau provincial pendant de très nombreuses années, et je pense que c'aurait été une très grave erreur que de dire aux provinces que nous n'acceptons pas la période de transition de cinq ans. Ça aurait été désastreux. Nous devons compter sur les provinces pour l'application de cet article. En conséquence, même si je préférerais une période de trois ans, si les provinces ne veulent pas collaborer, nous nous retrouverons encore avec 10 États distincts. C'est un pays que nous voulons, et je pense que c'est la façon d'y arriver. J'accepte donc la recommandation, et je pense que si les codes de sécurité sont appliqués, tout ira bien.

La question que je tenais à aborder surtout est celle de l'expansion régionale. Je pense qu'il y a beaucoup de malentendus à ce sujet. La disposition dit que les transports sont une clé à l'expansion régionale. Elle ne dit pas que c'est la seule. Je vais vous donner deux exemples pour illustrer ce que je veux dire.

Hinton, dans l'industrie des pâtes et papiers, a montré comment elle se servirait de cette clé pour agrandir ses usines, augmenter le nombre d'emplois et favoriser le développement économique de la région grâce aux dispositions du projet de loi. Voilà un exemple d'expansion régionale rendue possible grâce à cette clé.

Par ailleurs, du temps que j'étais en politique provinciale, les mines de charbon de Drumheller, d'où je viens, et les mines de charbon du pas du Nid-de-Corbeau ne pouvaient pas rivaliser avec le pétrole et le gaz. En conséquence, nous devions trouver le moyen de soutenir les mines de charbon. Les transports n'étaient pas la clé dans ce cas-là; le fait est que les mines de charbon ne pouvaient pas concurrencer le pétrole et le gaz. Les transports ne pouvaient rien régler. Nous avons dû créer d'autres programmes pour régler ce problème particulier, et je pense que la situation est la même ici.

Il y a une exception à toute règle; même la meilleure règle du monde n'y échappe pas. Lorsque le transport n'est pas l'élément vital, il y a un autre moyen d'aider une région. En n'apportant aucun changement, nous laissons pour ainsi dire la porte ouverte. J'accepte la recommandation du ministre. Elle est excellente. Nous pourrions aider toutes les régions quand celles-ci comprendront en quoi consiste le programme. C'est la façon la plus logique de procéder.

Si je croyais devoir faire ces commentaires, c'est qu'ils découlent de l'expérience que j'ai eue pendant plusieurs années en Alberta.

Le vice-président: Monsieur le ministre, je donne la parole à M. Reid.

[Text]

Mr. Reid: Mr. Minister, dealing first with the National Transportation Agency, several witnesses indicated there might be a preference or a desire to have a presence in the different regions of the country. In addition, the witnesses have indicated the board itself might be enhanced by segments of the transportation industry being represented on the board.

Two questions are involved. Would you consider representative group transportation members on the board of directors of the National Transportation Agency, which comes in conflict with your conflict of interest rules? Secondly, would you consider writing into the provisions of the bill the head office of the National Transportation Agency being in Ottawa with provision for the establishment of a regional branch office, so that you would have a National Transportation Agency present on perhaps the Atlantic coast and the Pacific coast as well as in central Canada?

Mr. Crosbie: As you know, the present provisions in the bill say the head office shall be in the National Capital region, and it can hold hearings at any place in Canada it wishes. Perhaps I am wrong here, but there is nothing to prevent the agency from having other offices in other parts of Canada if it wishes, is there?

A witness: No, they can do whatever they want.

Mr. Crosbie: There is nothing in the bill to prevent the agency from establishing branch offices in the country. If I remember it correctly, it is a seven-person commission. It has a lot fewer members than the old CTC, which had nine. I guess they will all be functioning here in Ottawa for the most part, but there is nothing to prevent them from having branch offices if they find it necessary, Mr. Reid.

Mr. Reid: Are you firm on your position that the board of the National Transportation Agency be of persons who have no interest in or no association with any mode of transportation?

Mr. Crosbie: There is nothing to prevent them from being associated or experienced in the transportation area. It is just that they will have to give up those interests once they are appointed to the NTA. Naturally, one certainly hopes there are going to be experienced people from the transportation industries in Canada on this board who will sell their interests in order to go on the board.

I think anyone on the board. . . Let us suppose it is the major shareholder in an airline. Anybody who is on the NTA and in that position certainly is open to all kinds of baseless charges and so on if they sit on a case involving other airlines. It is hard to see how we can avoid this kind of clause.

[Translation]

M. Reid: Monsieur le ministre, je voudrais d'abord parler de l'Office national des transports. Certains témoins ont exprimé leur préférence pour que celui-ci soit représenté dans différentes régions du pays. De plus, toujours d'après les témoins, si des secteurs de l'industrie du transport étaient représentés à cet office, celui-ci ne s'en porterait que mieux.

Il ressort de cela deux questions: seriez-vous d'accord pour que des représentants de ces groupes soient membres du conseil d'administration de l'Office national des transports, ce qui pourrait aller à l'encontre de la règle concernant les conflits d'intérêts? Deuxièmement, seriez-vous prêt à prévoir dans le projet de loi que le siège social de cet office se trouve à Ottawa, tout en ayant des bureaux régionaux dans les autres endroits du pays, peut-être les provinces de l'Atlantique, le Pacifique et le centre de notre pays?

M. Crosbie: Comme vous le savez, le projet de loi prévoit déjà que l'administration de l'Office national des transports se trouvera dans la région de la capitale nationale et que cet organisme pourra tenir des audiences là où il le désire. Je me trompe peut-être, mais je crois que rien n'empêche cet office d'ouvrir des bureaux dans d'autres régions du Canada s'il le désire, n'est-ce pas?

Un témoin: Non, l'office national pourra prendre les décisions qu'il désire.

M. Crosbie: Rien n'empêche l'office d'établir des bureaux dans d'autres régions du pays. Si je me souviens bien, sept personnes siègent à cette commission, c'est-à-dire à l'organisme qui l'a précédé, la CCT, qui se composait, elle, de neuf membres. Je suppose que tous les membres de l'Office national des transports travailleront ici, à Ottawa, pour la plupart, mais rien n'empêche cet organisme d'avoir des bureaux dans les autres régions où ils estiment que c'est nécessaire.

M. Reid: Tenez-vous à ce que les membres du conseil d'administration de l'Office national des transports soient des personnes qui n'ont aucun intérêt dans aucun des modes de transport ni association avec ceux-ci?

M. Crosbie: Rien ne les empêche d'avoir de l'expérience dans ce domaine ou d'être liés d'une façon ou d'une autre à cette question. Ces membres devront évidemment abandonner tout intérêt qu'ils détiennent dans les transports une fois nommés à l'office. On ne peut qu'espérer que les membres auront eu de l'expérience en matière de transport et qu'ils abandonneront leurs intérêts pour pouvoir siéger à l'office.

Prenons le cas d'un actionnaire majoritaire dans une compagnie aérienne. Il est certain que si une telle personne devenait membre de l'office, elle prêterait le flanc à la critique et aux accusations si elle statuait sur des questions impliquant les compagnies aériennes. Il est par conséquent difficile d'éviter l'inclusion d'un article réglant cette question dans le projet de loi.

[Texte]

Mr. Reid: I will not belabour it; I was just thinking the shippers wanted to have a representative on the board and so on.

Mr. Crosbie: The shippers are not prevented by the conflict of interest clause unless they are shareholders in the transportation company. Any shipper would certainly be eligible to be appointed.

Mr. Reid: I would like to go on to another point if I might, because particularly in the air mode of transportation there was an expression of concern with respect to foreign ownership and the definition of Canadian as it exists. Are you prepared to reconsider those provisions with respect to foreign ownership of airlines, establishing that it will be under control of Canadians?

• 1700

Mr. Crosbie: We have some suggested amendments we are going to be putting before you for consideration.

Mr. Reid: The last question is still relevant to the reverse-onus provision, and one which you have had to answer a couple of times, Mr. Minister.

It was expressed to us rather forcefully that the five-year period was too long a period, and I hear your concerns on the need for a federal-provincial agreement, and do not disturb an agreement once you reach one. But I wonder how that came about, since as a result of your opening remarks, you felt there was an ample safety code in existence, because we are operating under one with thousands of trucks on the road. . .

There will be a uniform safety code in place before the five years is up. Recognizing that the present entry system favours existing carriers, which I think goes contrary to the thrust of the bill and contrary to the thrusts of Canadian interests in a continuation of a protective nature, why are the provinces so adamant in continuing this present mode of protecting carriers, rather than opening it up to competitive carriers?

Mr. Crosbie: Well, that is difficult to comment on, as to why they are doing it. Some of them have been under heavy pressure from their trucking industries. But on the question of reverse onus and safety, would it be all right if Mr. Mulder just took a moment to explain—these things are not really connected—the relationship or lack of it between these two? It is a bit confusing. If it is all right, I will just ask Mr. Mulder to expand on that a bit.

Mr. Reid: I was going going to refer to the territorial rights in the present licences.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, based on the questions, I think the bills, or the agreement with the provinces, may have led to some confusion.

There are two distinct elements to C-19. The first one is a reverse onus, and the bill provides currently that it starts

[Traduction]

M. Reid: Je ne poursuivrai pas davantage sur cette question; je pensais simplement que les expéditeurs voudraient avoir un de leurs représentants au conseil de l'office.

M. Crosbie: La candidature des expéditeurs n'est pas exclue, pourvu que ceux-ci ne soient pas actionnaires dans la compagnie de transport en question. Il est certain que l'on pourrait nommer des expéditeurs au conseil.

M. Reid: J'aimerais passer à une autre question: en ce qui concerne les transports aériens, certaines personnes ont exprimé des craintes quant à la propriété étrangère et à la définition du terme «canadien». Seriez-vous prêt à réétudier ces dispositions concernant la propriété étrangère des lignes aériennes et établissant un contrôle canadien de celles-ci?

M. Crosbie: Nous sommes en train d'étudier les amendements que nous pourrions vous proposer.

M. Reid: Ma dernière question porte sur la disposition concernant le renversement du fardeau de la preuve. Je sais que vous avez déjà dû répondre à cette question à plusieurs reprises.

Certains témoins se sont exprimés avec beaucoup de véhémence à ce sujet: ils estiment en effet que la période de cinq ans est une période trop longue. Quant à vous, vous estimez qu'une entente fédérale-provinciale est nécessaire, vous estimez également qu'il ne faudrait pas revenir sur une entente, une fois celle-ci conclue. Or, dans vos remarques d'ouverture, vous avez dit qu'à votre avis, le code de sécurité déjà existant suffisait, le code de sécurité visant notamment les camionneurs existe déjà, et des milliers de camions doivent s'y soumettre. . .

Un code de sécurité uniforme sera en vigueur dans moins de cinq ans. Étant donné que le système actuellement en vigueur favorise les transporteurs existants, ce qui, à mon avis, va à l'encontre de l'orientation du projet de loi et des intérêts des Canadiens, pourquoi les provinces tiennent-elles tellement à protéger les transporteurs existants plutôt que d'ouvrir les portes à la concurrence?

M. Crosbie: Il est difficile de dire quelle est la cause d'une telle réticence. Certaines provinces ont subi des pressions de la part de leurs industries du camionnage. Quant à la question du renversement du fardeau de la preuve, et de la sécurité, peut-être pourrais-je demander à M. Mulder de prendre quelques instants pour expliquer le rapport entre ces deux questions plutôt que le manque de rapport entre celles-ci. En effet, je crois que ces deux questions ne sont pas véritablement reliées.

M. Reid: J'allais parler des droits s'appliquant dans certaines régions prévus dans les permis actuels.

M. Mulder: Monsieur le président, je pense que l'entente avec les provinces a peut-être créé un peu de confusion à ce sujet.

Le projet de loi C-19 aborde deux questions séparées: premièrement, le renversement du fardeau de la preuve

[Text]

reverse onus on January 1, 1988 and terminates on January 1, 1991. What the provinces have asked is to extend it, and the Minister has said he would recommend that it goes until January 1, 1993. All right? That is the reverse onus.

The second part has to do with the safety code, and we have always had agreements with the provinces that over half of the safety code would be implemented by January 1, 1988, the same time as the reverse onus starts. All right? There has always been agreement that it would continue and be fully implemented by January 1, 1990, and that has not changed. There is going to be a lot of it implemented by January 1, 1988, and it will be completely implemented by January 1, 1990. The only problem was about funding, and we resolved that on March 26.

So the reverse onus is currently three years and will go on for five years, if you agree with the Minister's recommendation. The safety code always has been and always will be... to start a lot of it by January 1, 1988, and complete it by January 1, 1990.

Now, there was one other question about reverse onus: Can some provinces not do that now? I think there are at least five, and there may even be six provinces who either have or can go to reverse onus right now. Saskatchewan, for example, started reverse onus over a year ago. Alberta, within their province, has no regulations at all. New Brunswick has passed legislation already that can go to reverse onus. So some provinces are not going to wait and indeed have not waited for reverse onus till January 1, 1988, and some provinces can also eliminate it altogether. It is Ontario that had legislation before it which would go for five years. They were among the ones who asked if we could extend it from three years to five years so that federal and provincial legislation are one and the same. I hope I have not confused matters any further by laying out some of those facts.

• 1705

The Vice-Chairman: If you have, Mr. Mulder, you can be sure to get more questions. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous avez indiqué à plusieurs reprises que vous étiez prêts à nous entendre et que vous étiez ouvert à toutes suggestions raisonnables; vous avez employé le mot «raisonnables» à plusieurs reprises. Bien sûr, je ne peux faire autrement que de revenir sur le développement régional. Comme vous le savez on en a beaucoup entendu parler, surtout lorsque nous étions dans l'est du pays.

Ces gens ne semblaient pas rassurés par l'article 3(1)d). Ils demandaient qu'on renforce les mots de cet article afin de donner au développement régional l'attention qui lui est due. Vous comprenez, pour notre coin, l'importance du développement régional. Tout en revenant sur le mot

[Translation]

au sujet duquel le projet de loi prévoit une application du 1^{er} janvier 1988 au 1^{er} janvier 1991. Les provinces ont demandé une prolongation de cette période, et le ministre a répondu qu'il recommanderait une prolongation jusqu'au 1^{er} janvier 1993.

Quant à l'autre question, portant sur le code de sécurité, nous nous sommes toujours entendus avec les provinces pour prévoir que la moitié de ce code serait appliquée le 1^{er} janvier 1988, moment de l'entrée en vigueur de cette disposition concernant le renversement du fardeau de la preuve. L'entente avec les provinces précisait également que le code serait complètement en vigueur le 1^{er} janvier 1990, et il n'y a pas eu de changement à ce sujet. Une grande partie de celui-ci sera déjà en vigueur le 1^{er} janvier 1988. Le seul problème était au niveau du financement, et nous l'avons résolu le 26 mars.

Par conséquent, en ce qui concerne le renversement du fardeau de la preuve, il s'agit à l'heure actuelle de trois ans, avec prolongation à cinq ans si vous acceptez les recommandations du ministre. Quant au code de sécurité, il sera complètement en vigueur le 1^{er} janvier 1990, et partiellement le 1^{er} janvier 1988.

Une autre question persiste concernant ce renversement du fardeau de la preuve: la participation de certaines provinces. Il y en a au moins cinq, peut-être six, qui pourraient adopter un tel système immédiatement. La Saskatchewan, quant à elle, a adopté ce système il y a plus d'un an. L'Alberta, par contre, n'a aucune disposition à ce sujet. Le Nouveau-Brunswick a adopté une législation à ce sujet. Certaines provinces n'attendent pas jusqu'au 1^{er} janvier 1988, et certaines provinces pourraient éliminer une telle disposition purement et simplement. Quant à l'Ontario, elle a présenté un projet de loi prévoyant qu'il s'agirait d'une période de cinq ans. L'Ontario était une des provinces qui avaient demandé si l'on pouvait prolonger cette période de trois à cinq ans pour établir une concordance entre la législation fédérale et provinciale en ce domaine. J'espère ne pas avoir encore compliqué davantage les choses.

Le vice-président: Si tel est le cas, monsieur Mulder, vous allez sans doute devoir répondre à d'autres questions. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, you mentioned several times that you were ready to hear us and that you were open to all reasonable suggestions. You used the word "reasonable" several times. Of course, I have to come back to this question of regional development. As you know, we heard a lot about it, especially when we were in the east.

Our witnesses were not reassured by clause 3(1)(d) and they wanted regional development to be strengthened in the bill. You must understand the importance of regional development in an area like ours. To come back to the word "reasonable" that you used previously, do you not

[Texte]

«raisonnables» ne croyez-vous pas que les demandes de ces gens, que je pourrais vous énumérer, étaient assez raisonnables pour renforcer cet article sur le développement régional?

Mr. Crosbie: My answer is no. Naturally, the governments and so on are going to ask for us to do what they perceive to be something to give their region more clout or influence over what the central government is doing or not doing. They are going to request those things. I have not heard one convincing argument as to why this is needed. Without such a provision being in anyone's legislation, there is a \$70-million-a-year direct freight rate subsidy under the Maritime Freight Rates Act. It is not in Canadian law because some previous piece of legislation forced it to be there. It is there because some government or governments felt it was the right policy and this region needed assistance.

This week I have signed 100 agreements with Marine Atlantic to provide \$179 million in subsidies to Marine Atlantic for this year just for service to and from Newfoundland to the mainland, the coastal service and so on. Nobody had to sign any legislation to force the federal government to do this; it is policy. There is \$45 million a year in flour and grain subsidies to move those products through eastern Canadian ports. We do not need this particular piece of legislation to force the government to do it. The government is doing it anyway. I could go on and on.

The provision in this legislation directs those who are going to regulate our transportation system to remember transportation is a key for regional economic development. This is what this bill is attempting to do, to get for the regions and for central Canada the best transportation system, to give our shippers the most competitive transportation costs and so on so we can compete with the U.S. and others successfully. That is what the bill is designed to do.

If we are going to do what is being suggested with respect to regional development, we will stultify the system. We will damage the trucking companies. We will damage the railway. They will be harassed with constant complaints of X action or Y action being contrary to regional economic development because of this reason or that. They will be put through their collar to justify it, or they will have to go to some regulatory agency and so on and fight a case on the basis of it. That is not going to assist Atlantic Canada or any other region in Canada.

• 1710

That is why it is not something I can endorse. For example, if I can get the funding, I can certainly endorse a

[Traduction]

think that these people were right when they asked for this particular provision to be reinforced? And I could tell you what the requests of these people were.

M. Crosbie: La réponse à votre question est non. Il est certain que les gouvernements vont nous présenter certaines demandes pour que leur région ait une plus grande influence par rapport au gouvernement central. Cependant, ces demandes ne sont, à mon avis, pas convaincantes. En l'absence de la disposition dont vous parlez, je puis vous dire que 70 millions de dollars par année ont été consentis par le gouvernement fédéral en termes de subventions directes pour les taux de transport des marchandises dans le cadre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Or, si cela est possible, ce n'est pas à cause d'une disposition de la loi, mais bien parce que certains gouvernements ont estimé que c'était la bonne politique à adopter à ce sujet et que cette région avait besoin d'aide.

Cette semaine, j'ai signé 100 ententes prévoyant des subventions de 179 millions de dollars à Marine Atlantique pour les services de traversiers vers Terre-Neuve et à partir de cette province, ainsi que pour les services côtiers, etc. Le gouvernement fédéral n'a pas été forcé à la suite d'une disposition de loi quelconque de procéder de cette façon; si les subventions ont été accordées, c'est tout simplement parce que telle est la politique en la matière. Si des subventions de 45 millions de dollars par année pour le transport de la farine et du grain dans l'Est du Canada ont été accordées, ce n'est pas parce qu'une disposition quelconque a forcé le gouvernement à procéder de cette façon. Le gouvernement aurait de toute façon agi en ce sens. Je pourrais vous donner beaucoup d'autres exemples à ce sujet.

La disposition prévue dans le présent projet de loi ordonne aux organismes de réglementation du transport de tenir compte du fait que le transport est la clé du développement économique régional. C'est cela que le projet de loi veut réaliser: il veut permettre aux différentes régions et au centre du Canada d'avoir le meilleur système de transport possible, il donne aux expéditeurs les avantages nécessaires pour faire concurrence aux États-Unis et à d'autres compagnies. Tel est le but du projet de loi.

Si nous adoptions certaines suggestions en matière de développement régional, nous rendrions le système inopérant, nous causerions des problèmes pour les compagnies routières, pour les chemins de fer, il y aurait des plaintes constantes contre tel ou tel, sous prétexte qu'il y aurait des barrières au développement économique régional. Les compagnies en question devraient justifier leurs actions, en appeler aux organismes de réglementation, etc. Cela n'aidera en aucune façon les provinces de l'Atlantique ni aucune autre région du Canada.

C'est la raison pour laquelle je ne pourrai adopter de telles dispositions. Si les fonds sont disponibles, par

[Text]

program to enter into an agreement with New Brunswick to improve the road system in New Brunswick. I know the road system there needs to be improved, and I know that New Brunswick is not a rich province. Even if it were, it might still need assistance for a better road system. Those needs are going to continue, and the government of Canada is going to have to continue to try to meet them. But it will not be because there is some provision in some legislation that it will be done. It will be done because if we are to have a properly functioning economic system in New Brunswick to help New Brunswick compete and so on and so forth, New Brunswick needs a good road system. So that is my response to that issue.

M. Robichaud: Je comprends quand même que vous ne vous opposez pas aux octrois pour le transport lorsqu'il s'agit de développement régional, puisque vous vous êtes référé tantôt à l'article 3(2), n'est-ce-pas?

Mr. Crosbie: We are not opposed to that at all, and that is why, of course, subclause 3(2) allows the Minister to enter into agreements in support of the national transportation policy, or in respect of such transportation matters as the Minister considers appropriate. We are still going to be entering into agreements with the provinces on the various aspects of their transportation systems.

In Newfoundland alone, for example, we have the rail system down there that is a money-loser, and we had to continue operating the rail system and meeting the losses. We do not need anything in this National Transportation Act to force us to do that.

M. Robichaud: Toujours dans l'article 3(2) où on parle du système de transport, accepteriez-vous un amendement qui offrirait une protection ou une période d'ajustement aux travailleurs? Bien sûr, je me rapporte aux mises à pied qui se produisent actuellement au Nouveau-Brunswick. Seriez-vous prêt à accepter des amendements pour donner aux travailleurs un certain temps d'ajustement, pour que ces régions ne soient pas frappées soudainement d'une mise à pied massive telle qu'on le voit actuellement?

Mr. Crosbie: The question of lay-offs and what is proper notice and how people should be treated is partly in provincial jurisdiction, depending on the industry and so on, and partly in federal, and I think you can only deal with those situations with general legislation that applies to everyone.

For example, if we take the Moncton situation, the reason this is an issue affecting federal politics is that CN is a federal corporation. But not only that; if CN in this case had been CP, there would not have been a great series of demands on government that we do something to intervene and stop this. There would have been some protest, naturally. No one is going to be supportive of anybody shutting down any enterprise in their home community. But because CN is government-owned, it gets

[Translation]

contre, je pourrai certainement appuyer un programme prévoyant une entente d'aide du gouvernement fédéral au réseau routier du Nouveau-Brunswick. Je sais que des améliorations sont certainement nécessaires dans ce domaine et je sais également que le Nouveau-Brunswick n'est pas une province riche. Et de toute façon, cette province, même si elle était riche, pourrait vouloir de l'aide pour l'amélioration du réseau routier. Le gouvernement du Canada devra par conséquent toujours essayer de faire face à ce genre d'obligations. Cependant, il ne le fera pas à cause de certaines dispositions législatives, mais bien pour aider cette province. En effet, si le Nouveau-Brunswick veut assumer ses responsabilités économiques et faire concurrence sur le marché, il a besoin d'un bon réseau routier. C'est donc comme cela que j'envisage cette question.

Mr. Robichaud: I understand however that you are not opposed to freight subsidy in the framework of regional development since you just referred to clause 3(2).

M. Crosbie: Nullement, et c'est la raison pour laquelle le paragraphe 3(2) permet au ministre de conclure des ententes dans le cadre de la politique nationale des transports, ou de toute autre question qu'il estime appropriée. Nous n'arrêterons pas de conclure des ententes avec les provinces sur les différents aspects de leurs systèmes de transport.

Ainsi, pour ne citer que Terre-Neuve, les chemins de fer fonctionnent à perte dans cette province. Pourtant, il a bien fallu prévoir des programmes à ce sujet. Nous n'avons certainement pas besoin de la Loi nationale sur les transports pour nous obliger à nous acquitter de nos obligations.

Mr. Robichaud: Back to subclause 3(2), would you accept an amendment which would offer protection to the workers, or a period of adjustment? I am referring to the lay-offs that are happening now in New Brunswick. Would you accept amendments that would give workers some time to adjust so that there would not be wholesale lay-offs as is happening now?

M. Crosbie: La question des mises à pied, des préavis convenables et du traitement des ouvriers est partiellement de ressort provincial, parfois de ressort fédéral également, selon le secteur, et je crois que l'on ne peut traiter de telles situations que dans le cadre d'une loi d'application générale.

Ainsi, si nous prenons le cas de Moncton, la raison pour laquelle cette question touche la politique fédérale est que le CN est une société fédérale. De plus, s'il ne s'était pas agi du CN, mais du CP, on n'aurait pas demandé au gouvernement d'intervenir et d'empêcher ces mises à pied. Il y aurait eu des protestations, évidemment, personne n'aime assister à la fermeture d'une entreprise dans sa ville. Cependant, parce que le CN est une société d'État, la question atterrit immédiatement dans l'arène politique.

[Texte]

immediately into the political arena. So that situation is not one I think you can deal with by legislation.

We should require our Crown corporations such as CN to be as enlightened and to have the most generous policies possible with respect to lay-offs and retraining of their workers and all of these other things that are necessary. And I hope we insist CN do this.

• 1715

In Moncton we insisted they put up \$2 million and DRIE is to put up \$2 million to help relieve the situation there and to get alternative development for Moncton. Much of this was originated and inspired by the member for Moncton. I think this is how we have to handle these situations.

Legislation that would have prevented CN from operating this railway in the most competitive way possible in dealing with the situation it had in connection with these great repair shops that are no longer needed for the railway is not the way to deal with something like this. Policy and legislation can deal with the results of it and how people are to be treated. I do not think it can prevent these kinds of things from happening occasionally.

Mr. Robichaud: I understand these are things you cannot prevent from happening. I think you also understand the point I am trying to make. We have heard a lot of people express their fears about losing their jobs. A lot of people think Bill C-18 is going to have a major impact on some jobs in the country. I am asking you whether there is in this bill some way in which we could offer some measure of protection to those people who will be displaced.

Mr. Crosbie: Mr. Robichaud, this legislation did not cause, for example, the situation in Moncton.

Mr. Robichaud: We could argue the point.

Mr. Crosbie: No, it had nothing to do with deregulation or with this legislation. This legislation has not even been enacted yet. What has caused the situation there is a change in the economy of Canada, including a change in the way the transportation system functions, competition within the transportation system, and the fact that railways are no longer the dominant mode they were and are coming on hard times. They now find the majority of their business comes from the west. We had a recession of three or four years, and the American railways are now more competitive because of the Staggers Act and so on and so forth.

A whole series of reasons have had their effect on CN and CP, not this legislation. The world has changed and CN and CP and so on have to change with it or nobody is going to be using them and the shippers are going to go to cheaper alternatives. They are going to go to the U.S.

[Traduction]

Par conséquent, je ne crois pas que l'on puisse régler cette question par le truchement d'une loi.

Il faudrait que les sociétés d'État comme le CN adoptent des politiques aussi généreuses que possible en ce qui concerne les mises à pied, le recyclage des travailleurs, etc. J'espère que nous pourrions insister pour que le CN se conduise de cette façon.

À Moncton, nous avons insisté pour que le CN injecte 2 millions de dollars, et le MEIR 2 millions également, pour alléger la situation et prévoir une autre forme de développement pour Moncton. Une grande partie de cette initiative vient d'ailleurs du député de Moncton. C'est de cette façon que nous devons régler des situations de ce genre.

Il ne convenait certainement pas d'adopter des mesures législatives qui auraient empêché le CN de fonctionner de la façon la plus concurrentielle possible et qui l'auraient empêché de fermer ses ateliers de réparations qui ne sont plus nécessaires. Dans un cas de ce genre, il suffit simplement d'adopter des mesures adéquates pour régler le problème et la situation des personnes touchées. Je ne crois pas que la loi puisse empêcher que ce genre de choses ne se produisent de temps en temps.

M. Robichaud: Je peux comprendre qu'il y a des choses que l'on ne peut empêcher, mais je suppose que vous comprenez quand même mon point de vue. J'ai entendu beaucoup de personnes qui exprimaient leurs craintes quand à la perte de leur emploi. Beaucoup de gens pensent que le projet de loi C-18 aura des conséquences néfastes sur certains emplois. Ce que je vous demande, c'est s'il est possible, dans le cadre de ce projet de loi, d'offrir une certaine protection aux personnes qui seront déplacées.

M. Crosbie: Monsieur Robichaud, ce projet de loi n'est pas à l'origine de la situation qui prévaut à l'heure actuelle à Moncton.

M. Robichaud: On pourrait en discuter.

M. Crosbie: Non, celle-ci n'a rien à voir avec la déréglementation ni avec ce projet de loi. De plus, ce projet de loi n'a même pas encore été adopté. Ce qui a provoqué ces bouleversements, c'est un changement dans la situation économique de notre pays, de même que dans le système de transports, la concurrence au sein de ce système, le fait que les chemins de fer ne représentent plus le principal mode de transport qu'ils étaient auparavant. La majorité du travail pour les chemins de fer vient de l'Ouest. Nous avons eu une récession de trois ou quatre ans, et des chemins de fer américains sont à l'heure actuelle beaucoup plus concurrentiels à la suite de l'adoption par ce pays de la loi Staggers, notamment.

Toutes sortes de choses ont eu des répercussions sur la situation du CN et du CP, mais certainement pas ce projet de loi. Le monde a changé, et il faudra que le CN et le CP changent en conséquence, sans quoi les chemins de fer deviendront un mode de transport désuet, et les

[Text]

railways and they are going completely onto the trucks, etc. This is what we are up against.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Minister, welcome. Let me see if I can do better here than I did in the House today in terms of putting questions to you.

I want to go back to the whole question of conflict of interest. I was actually quite surprised with your answer to one of my colleagues about the fact that there is no provision for a shipper to have to declare conflict of interest. We have heard before this committee that this is a shipper's bill. I think what you said and what the legislation confirms is that it is. Do you not think it would be appropriate in order to ensure a balance within the NTA that shippers also be prevented from continuing their other occupations or other connections and holdings while they are on the board? I can see somebody from Simpsons-Sears or from Sears, for example, sitting on the NTA and making decisions that affect the carriage of their goods from point A to point B. Should we not move to balance this out?

Before you answer let me also add that I think it makes eminent sense that we have transportation specialists on the NTA who come from the transporter side, the shipper side, perhaps the labour side and the consumer side. This would give a broad cross-section on the NTA but with the conflict of interest provisions in place for all of them.

Mr. Crosbie: I think the difficulty there would be who is not a shipper in Canada? Everybody, every person who is in business in Canada is a shipper. A shipper's interest is a very general thing. I think that when individuals are appointed to the board, they would have to say they have shares in Simpsons-Sears or a few shares in some other company that is traded. That is hardly a sufficiently direct interest to make that a problem.

• 1720

Mr. Angus: Maybe we are looking at degrees.

Mr. Crosbie: If I were an "owner, shareholder, director, officer, partner" of somebody "engaged in a transportation undertaking", that would be far more direct. In addition, all members of this agency are of course going to be full-time, so none of them can be directors and officers of any other company.

[Translation]

expéditeurs auront recours à des modes beaucoup moins onéreux. De plus, ils pourraient fort bien s'adresser aux chemins de fer américains, aux entreprises de camionnage, etc. Telle est la situation avec laquelle nous sommes aux prises à l'heure actuelle.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Angus.

M. Angus: Bienvenue, monsieur le ministre. Je vais essayer de mieux m'en sortir qu'à la Chambre, afin de pouvoir vous poser des questions.

J'aimerais revenir à la question du conflit d'intérêts. J'ai été très surpris d'entendre votre réponse à la question d'un de mes collègues. Vous avez dit que rien n'est prévu dans la loi qui oblige les expéditeurs à déclarer un conflit d'intérêts. Les témoins qui se sont présentés devant le Comité nous ont dit que le projet de loi favorisait les expéditeurs. Je crois que vous l'avez d'ailleurs confirmé et que le projet de loi confirme cette hypothèse également. Ne croyez-vous pas que pour garantir un équilibre au sein de cet Office national des transports, les expéditeurs siégeant au conseil d'administration de cet office devraient abandonner leurs liens avec leurs secteurs? On peut très bien imaginer un directeur de Simpsons-Sears ou de Sears siégeant à l'ONT et prenant des décisions qui touchent le transport des marchandises de cette compagnie. Ne devrait-on pas prévoir certaines dispositions qui garantiraient un tel équilibre?

Avant que vous ne répondiez, je vous précise qu'il serait à mon avis extrêmement raisonnable de permettre à des spécialistes en matière de transport de siéger à cet office, je veux parler de personnes représentant les secteurs des transports, de l'expédition, peut-être également de représentants syndicaux et de consommateurs. Cela donnerait une bonne représentation à cet office, pourvu que les dispositions en matière de conflits d'intérêts concernent toute personne qui y est nommée.

M. Crosbie: Mais dites-moi, qui n'est pas expéditeur au Canada? En effet, tout homme ou femme d'affaires est finalement un expéditeur. La notion de ce que représentent des intérêts dans une entreprise ou exploitation de transport pour un expéditeur est une chose très générale. Lorsque des personnes seront nommées à l'office, elles devront révéler les actions qu'elles détiennent chez Simpsons-Sears ou toute autre compagnie cotée en Bourse. De tels intérêts ne sont pas suffisamment directs pour représenter un problème.

M. Angus: C'est une question de degrés.

M. Crosbie: Un propriétaire, actionnaire, administrateur, dirigeant, associé, ou quelqu'un qui s'occupe d'une entreprise ou d'une exploitation de transport, est impliqué de façon beaucoup plus directe. De plus, tous les membres de l'office travailleront à plein temps, ce qui signifie qu'aucun d'entre eux ne pourra être membre du conseil d'administration ou membre de toute autre société.

[Texte]

Mr. Ouellet: Six part-time.

Mr. Angus: In addition to the six part-time, though, you can be a director of all sorts of companies; and they tend to be... well some would say token appointments, but they are there. I am not talking about somebody who might have five shares in company XYZ, but somebody who very clearly has control or direct influence in the management of a shipping company.

The Chairman: As an Order-in-Council appointee, Mr. Minister, would that not govern the situation regardless of what is set out in the act? Surely there are certain conflict of interest guidelines for Order-in-Council appointments. They may not be perfect.

Mr. Crosbie: There are guidelines that apply to all Order-in-Council appointees that they have had to comply with. I do not know what the provisions are at the moment, but I think they probably have to have blind trusts and so on too, do they not? We can get your views on that and pursue it. If you think there is some danger, that there should be some other categories added there, there is no reason why it should not be looked at.

Mr. Angus: Perhaps we can take another look at it when we come back next Monday.

The Chairman: We will hopefully look at it before then.

Mr. Angus: One of the areas, Mr. Minister, I have been following through on is the whole question, on the safety side, of the right of an individual employee to refuse to allow an aircraft or truck or even a locomotive or car to be utilized. Under the Canada Labour Code, a truck driver has the right to refuse; under the Aeronautics Act, the mechanic who services an airplane is required by law not to allow it out. If he allows it out he can be challenged under the law, but there is no provision that prevents him from being pressured or disciplined by his employer. We get into the stress situation. A number of people before this committee have indicated support for the concept that the employee should have the right to red-tag a piece of equipment and be protected by law from any reaction on the part of the employer. Can I get you to comment on that concept?

Mr. Crosbie: With respect to trucking, there will be a trucking code under the Canada Labour Code, which is the proper place for that to be dealt with, if somebody thinks the truck is unsafe or whatever. We will have to check that to make sure it is going to be in, that it is going to be dealt with there. That would be the place to deal with it.

Mr. Angus: That is in terms of the trucking side. What about air and rail?

[Traduction]

M. Ouellet: Mais il y aura six membres temporaires.

M. Angus: Et ces six membres temporaires pourront siéger au conseil d'administration de n'importe quelle société. Il peut très bien s'agir de nominations pour la forme, mais néanmoins. Je ne veux pas parler de quelqu'un qui détiendrait cinq actions de telle ou telle compagnie, mais bien de quelqu'un qui exerce un contrôle évident dans la gestion d'une compagnie d'expédition.

Le président: Les nominations se faisant par décret ministériel, la situation n'est-elle pas claire de cette façon, indépendamment de ce que prévoit cette loi? En effet, il existe des lignes directrices en ce qui concerne les conflits d'intérêts dans le cas de nominations par décret ministériel, même si rien n'est parfait en ce bas monde.

M. Crosbie: Il existe des directives portant sur les nominations par décret ministériel, je n'en connais pas les dispositions précises, mais je suppose que celles-ci portent sur les fiducies sans droit de regard, etc. Si vous estimez que des dangers subsistent, que l'on devrait prévoir d'autres dispositions, rien ne nous en empêche.

M. Angus: Nous pourrions peut-être réétudier cette question lors de la séance de lundi prochain.

Le président: Espérons que nous pourrions le faire avant.

M. Angus: Pour parler maintenant de la question de la sécurité, monsieur le ministre, je me suis penché sur le droit d'un employé de refuser que soit utilisé un avion, un camion, ou même une locomotive ou une voiture posant des problèmes pour la sécurité. Le Code canadien du travail prévoit qu'un camionneur a le droit de refuser que le camion soit mis sur la route, la Loi sur l'aéronautique prévoit que le mécanicien s'occupant de l'entretien d'un avion peut empêcher celui-ci de décoller, au cas où il y aurait des problèmes concernant la sécurité. En effet, au cas où le mécanicien en question ne procéderait pas de cette façon, il peut être appelé, aux termes de la loi, à rendre des comptes. Cependant, aucune disposition n'empêche son employeur de l'obliger à changer d'avis ou d'exercer des mesures disciplinaires contre lui. Plusieurs personnes qui ont témoigné devant le Comité étaient d'accord pour dire que l'employé d'entretien devrait avoir le droit de dire que tel ou tel moyen de transport ne se conforme pas aux normes de sécurité et qu'il devrait être protégé par la loi de toute réaction injuste de la part de son employeur. Que pensez-vous de cette question?

M. Crosbie: En ce qui concerne le camionnage, le code du camionnage qui relèvera du Code canadien du travail s'occupera de ces questions. Nous devons évidemment vérifier que de telles dispositions soient inscrites dans le code.

M. Angus: Très bien pour le camionnage, mais que dire du transport aérien et ferroviaire?

[Text]

Mr. Crosbie: I think air is covered now, is it not, Mr. Mulder? We are going to be having a railway safety act. As you know, I am hoping to introduce it before the end of June. Any provisions we think should apply in the rail mode should be included in this.

Mr. Angus: You say it is covered in air. It is only covered to a point, according to my understanding of it. The laws says that a plane should not be certified, but I have been told of instances where the mechanic was in fact pressured to certify something he felt was unsafe. We have the testimony and the decision of the Wapiti inquiry suggesting pilot stress put on by the employer. They were prepared to take the chance because of pressure from the employer. That is not covered under the Aeronautics Act. In terms of this act, an amendment to the Aeronautics Act, and the other two, are you saying you agree in principle that there needs to be that kind of protection and that appropriate steps will be taken?

Mr. Crosbie: I certainly agree with you that this is an area that needs to be looked at to see what effective regulations or legislative provision should be made. So I will certainly have it checked, just to get the latest. I do not think this is the legislation for it, mind you. If legislation is needed, I think it should be covered in other areas or regulations. But I will ask for a look to be made at all three of those areas so we can discuss it.

Mr. Angus: On the whole question of Canadian ownership in the airlines, the current wording in subclause 67(1) in defining a Canadian talks about having at least 75% voting interests. It has been argued before this committee, during our hearings, that this could in fact be a lawyer from Toronto who is given 75% of the shares and has \$1 worth of actual assets in the company. Suggestions we have been given range anywhere from the PWA model of no one individual or group holding more than 4% to models that maximize it at 25%. How do you feel about restricting in a very specific way the amount of ownership of any Canadian airline by non-Canadians?

Mr. Crosbie: Our intention is that 75% of the voting shares are to be owned or controlled by Canadians. If the suggestion is that this clause is not effective, then we would have to make it more effective.

Mr. Angus: That is different from the way it is worded. So you would be amenable to having that amended.

[Translation]

M. Crosbie: Je pense que des dispositions sont prévues en matière de transport aérien, n'est-ce pas, monsieur Mulder? Quand à la sécurité en matière de chemins de fer, une loi va être proposée à ce sujet. Comme vous le savez, j'espère la présenter avant la fin du mois de juin. Toutes les dispositions que nous voudrions voir s'appliquer au transport ferroviaire devraient y être incluses.

M. Angus: Vous dites que cette question a été réglée dans le cas du transport aérien; je vous signale que c'est vrai en partie, du moins, si je comprends bien. La loi prévoit en effet que l'on ne peut permettre à un avion qui représente un danger pour la sécurité d'avoir un certificat de vol; cependant, on m'a parlé de cas où le mécanicien a été obligé, sous pression, d'attester la navigabilité d'un aéronef, alors qu'en conscience, il ne pouvait le faire. L'enquête et les conclusions de la Commission Wapiti démontrent que l'employeur exerçait des pressions sur les pilotes. Ces derniers étaient prêts à prendre des risques en réponse à ces pressions. Cela n'est pas prévu dans la Loi sur l'aéronautique. Voulez-vous dire que vous reconnaissez en principe la nécessité de modifier la Loi sur l'aéronautique et les deux autres afin d'y inclure ce genre de protection et les mesures éventuelles qui s'imposent?

• 1725

M. Crosbie: Je conviens avec vous qu'il faut étudier la question afin de déterminer quelles mesures réglementaires ou législatives s'imposent. Je vais certainement faire le nécessaire pour obtenir les dernières données. Toutefois, je ne pense pas que cette loi-ci soit indiquée. S'il faut une mesure législative, c'est dans une autre loi qu'il faudrait l'inclure, ou procéder par règlement. Je vais certainement demander que l'on étudie la question de ces trois lois afin que nous puissions en parler.

M. Angus: Du côté de la propriété canadienne des compagnies aériennes, le libellé actuel du paragraphe 67(1) précise que cette propriété correspond à au moins 75 p. 100 des actions donnant droit de vote. Pendant les délibérations du Comité, nous avons entendu dire qu'il se pourrait qu'un avocat de Toronto reçoive 75 p. 100 des actions et détienne une valeur de 1\$ en avoir propre de la compagnie. On a également cité l'exemple de la PWA où aucun particulier ou groupe ne détient plus de 4 p. 100 des actions, alors que dans d'autres cas, le maximum est de 25 p. 100. Que diriez-vous de restreindre de façon très précise la quantité d'actions détenues par des non-Canadiens dans une compagnie aérienne canadienne?

M. Crosbie: Nous voulons que 75 p. 100 des actions donnant droit de vote soient détenues ou contrôlées par des Canadiens. Si l'on prouve que cet article ne réalise pas cela, il faudrait faire le nécessaire pour atteindre cet objectif.

M. Angus: Ce que vous dites ne correspond pas au libellé. Vous consentiriez sans doute à ce qu'il soit amendé.

[Texte]

Mr. Crosbie: We have a few words to suggest adding, down on the fourth or fifth line:

a government in Canada or an agent thereof or any other person or entity that is controlled in fact by Canadians, of which at least 75% . .

The Chairman: This is one of the amendments you are going to lay before the table.

Mr. Crosbie: This is a technical amendment that we are going to suggest.

Mr. Angus: I would not call that a technical amendment.

Mr. Cochrane: I am not going to discuss clause 3. The Minister and I have had a discussion over that, and we realize that we do not agree. We will see to that down the road.

In clause 76, when we talk about the exit provisions for an airline from a low-density route, I think we say now 60 days. I presume the government is prepared to look at an amendment that would extend that period of time.

Mr. Crosbie: If the feeling is that 60 days is not sufficient, then we could look at some increased period of time.

Mr. Cochrane: So an amendment is likely to come forward with regard to that?

Mr. Crosbie: We are prepared to entertain one.

Mr. Cochrane: There will be one, then.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would be interested, Mr. Minister, in proposing an amendment to that effect.

Mr. Cochrane: I do not just speak of my area. In clause 85 you are talking about financial assistance, "direct or indirect financial assistance" when there is an exit provision and there is a service being provided. The committee itself recommended the establishment of an actual program. As it stands right now there is not. Does that mean that if you decide you want to provide an incentive or a subsidy for a program, you have to go to Cabinet and Treasury Board and go through that process, where it may lose out to some other thing competing for the dollars? I guess I would feel much more comfortable if there were an established program there, that we know you would have existing funds in an envelope or something, and tap into it.

• 1730

Mr. Crosbie: I think the Governor in Council would have to approve a program, but you can have a program approved. You do not need to go to them after that.

Mr. Cochrane: Would it be a good idea to put into the legislation the fact that a program called such-and-such is going to be created?

[Traduction]

M. Crosbie: Nous avons l'intention de proposer quelques mots supplémentaires à la quatrième ou à la cinquième ligne:

les administrations publiques du Canada ou leurs mandataires et les personnes morales qui sont en fait contrôlés par des Canadiens, dont au moins 75 p. 100. . .

Le président: C'est un des amendements que vous aviez l'intention de déposer.

M. Crosbie: En effet, c'est un amendement technique que nous avons l'intention de proposer.

M. Angus: Je ne dirais pas que c'est un amendement technique.

M. Cochrane: Je ne vais pas parler de l'article 3. Le ministre et moi-même en avons parlé, et nous nous rendons compte que nous ne sommes pas d'accord. Nous y reviendrons plus tard.

À l'article 76, où il est question de la possibilité d'abandon de service sur les parcours très peu empruntés, on prévoit 60 jours. Je suppose que le gouvernement est prêt à envisager un amendement qui prolongerait cette période.

M. Crosbie: Si on estime que 60 jours ne suffisent pas, nous pourrions envisager de prolonger cette période.

M. Cochrane: On peut donc s'attendre à un amendement ici, n'est-ce pas?

M. Crosbie: Nous sommes prêts à y songer.

M. Cochrane: Il y en aura un, alors.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je suis prêt à proposer un amendement ici, monsieur le ministre.

M. Cochrane: Je ne songe pas uniquement à ma région. À l'article 85, il est question d'«aide financière directe ou indirecte», quand une disposition sur l'abandon de service intervient. Le Comité a recommandé l'établissement d'un programme défini. Pour l'instant, il n'en existe pas. Cela veut-il dire que si vous décidez d'offrir un encouragement ou une subvention pour un tel programme, il faudra demander l'autorisation du Cabinet ou du Conseil du Trésor, où la proposition risque d'être rejetée en faveur d'un autre programme? Pour ma part, je serais beaucoup plus rassuré s'il existait un programme défini dont les fonds seraient déjà approuvés et pour lequel on aurait fixé un maximum.

M. Crosbie: Il faudrait que le gouverneur en conseil approuve un tel programme, mais ce serait possible. Après l'approbation initiale, nulle autre autorisation ne serait nécessaire.

M. Cochrane: Ne serait-il pas bon d'inscrire dans la loi que l'on envisage de créer tel ou tel programme?

[Text]

The Chairman: You might have some trouble with the Chair.

Mr. Crosbie: The law provides that this is something that can be done. I presume that when the act is passed the Minister would develop a program and outline terms and conditions the Governor in Council could approve, and after that the program would be there. If there is an essential service that needs "direct or indirect financial assistance", they would then get it under that program.

Mr. Cochrane: Would you appreciate the guidance of the Transport Committee in providing an amendment to...?

Mr. Crosbie: I do not think so.

Mr. Cochrane: Okay. Message received.

Mr. Crosbie: I would certainly appreciate your guidance afterwards if some service is needed between X and Y or whatever. I am sure you would be welcome to make a submission.

Mr. Cochrane: We had a number of overtures made on subclause 144(5). From the railways' point of view it is going to discourage them from getting into the intermodal side more strongly. Most of the shipping organizations felt that was a thing they wanted, because the railroads obviously wanted to be in a position to take advantage of their own system so that they could bid more competitively. A lot of them suggested subsection 265(6) of the current Railway Act. Is the department planning to introduce an amendment of that nature?

Mr. Crosbie: We are proposing to offer an amendment, yes.

Mr. Cochrane: Subsection 148(3) talked about the creation of new railroad lines and so on. The Federation of Canadian Municipalities brought in a proposal with regard to an application procedure by which they could apply for the abandonment of a line which parallels an existing line. I think they are thinking of large, congested areas of municipalities where railroads have row upon row upon row, and there may be two lines for two different railroads. I do not know if your department picked that up on the way through.

Mr. Crosbie: I am not sure whether I got your question right, Dennis, but I think the situation is that they will be able to apply to be joined in the hearing. They would not be able to apply for abandonment because they are not the owners of the railway.

Mr. Cochrane: In other words, no third party can apply in that regard.

Mr. Crosbie: Yes, that is right. They could not apply and ask for abandonment, but they could apply to be heard in an abandonment proceeding, yes.

Mr. Cochrane: I guess they anticipate that in that case, neither one of the railroads would be applying for an abandonment, and they wanted to initiate proceedings to

[Translation]

Le président: Le président pourrait s'y opposer.

M. Crosbie: La loi dispose que cela peut être fait. Je suppose qu'une fois la loi adoptée, le ministre pourrait élaborer un programme suivant des modalités que le gouverneur en conseil approuverait, après quoi les choses suivraient leur cours. Si un service essentiel exigeait une «aide financière directe ou indirecte», le programme la fournirait.

M. Cochrane: Est-ce que vous accepteriez les propositions du Comité des transports en vue d'amener...

M. Crosbie: Je ne pense pas.

M. Cochrane: Très bien, j'ai compris.

M. Crosbie: Après coup, j'accepterais certainement vos propositions si le service entre deux points donnés se révélait nécessaire. Je suis sûr que l'on accepterait vos propositions volontiers.

M. Cochrane: On nous a fait certaines remarques au sujet du paragraphe 144(5). Les sociétés de chemins de fer ne seront pas portées à développer davantage le transport intermodal. La plupart des expéditeurs estiment que c'est à leur avantage, parce que les sociétés de chemins de fer, manifestement, veulent être dans une situation leur permettant de tirer le meilleur parti de leur propre système afin de pouvoir améliorer leur compétitivité. Beaucoup d'entre eux ont proposé le paragraphe 265(6) de la loi actuelle sur les chemins de fer. Le ministère envisage-t-il de proposer un amendement à cet égard?

M. Crosbie: Oui.

M. Cochrane: Le paragraphe 148(3) prévoit la création de nouvelles voies, etc. La Fédération canadienne des municipalités a proposé une procédure suivant laquelle on demanderait l'abandon d'une voie qui est parallèle à une voie existante. Je pense qu'on songe à de vastes secteurs encombrés dans les municipalités où les chemins de fer ont un amas de voies, où il peut exister deux voies appartenant à deux sociétés de chemins de fer différentes. Est-ce que votre ministère a retenu cette proposition?

M. Crosbie: Je ne sais pas si j'ai bien compris votre question, Dennis, mais les municipalités pourront demander à faire partie des audiences. Elles ne pourront pas demander l'abandon d'une voie, car elles ne sont pas propriétaires du chemin de fer.

M. Cochrane: La demande ne peut pas être présentée par une tierce partie.

M. Crosbie: C'est cela. Elles ne pourraient pas demander l'abandon d'une voie, mais pourraient certainement demander à être entendues lors des audiences.

M. Cochrane: Je suppose qu'elles prévoient que dans un tel cas, aucune des sociétés de chemins de fer ne demanderait l'abandon, et elles réclamaient la possibilité

[Texte]

see if there was a possibility of joint use of that track to solve a problem with regard, perhaps, to rail relocation or grade separations or whatever.

With regard to the competitive line rates, subclause 135(4) refers to the distance from the point of origin to the point where you want the goods to arrive as 50% or 500 miles. Is the department considering any proposal to amend the 500 miles perhaps upward? I am thinking particularly of parts of the country which have access to other rail lines only at a few limited points.

• 1735

Mr. Crosbie: Dennis, as you know, I am no expert in this, but we do not have an amendment we are proposing to offer. If it is beyond 500 miles, I think the view is it is not going to have much practical effect in any event.

Mr. Cochrane: I guess it is something we as a committee would like to investigate. Would it be an area where you might appreciate some guidance from the committee?

Mr. Crosbie: Obviously, since I do not know much about it, I would appreciate guidance from anyone.

Mr. Cochrane: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): As a supplementary on that, I realize the line of questioning Mr. Cochrane has asked. When we have clause 3, with regional development, do you have any intention of asking the people of the union to the country to say when the government is asked to make special provisions for regional development... ? Perhaps two unions of the country could look into special considerations and say we have to look into special considerations for regional development also.

The Chairman: Mr. Gray, I do not think that is a supplementary. It is a comment and not even a complete comment. I do not think we want to get into—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would throw it out to the unions of the world, Mr. Chairman.

The Chairman: You have had a chance and you threw it out to Mrs. Riche when she was here. It is not for the Minister.

That is the end of the first round. I do not see any other members. You are being very kind. Mr. Ouellet, it is 61 to 17 minutes in terms of opposition time to government time. That shows you how reasonable we are. I hope we remember it when we get to clause-by-clause.

Mr. Cochrane: Is there not a chairman category of 56 minutes also?

The Chairman: This chairman has been very quiet today. I could have shortened your questions considerably, Mr. Cochrane. Mr. Ouellet and then Mr. Benjamin. The Minister is leaving at 6 p.m.

[Traduction]

d'entamer des procédures en vue d'une utilisation conjointe de la voie pour résoudre un problème de déplacement ou de séparation des voies.

Le paragraphe 135(4), où il est question des prix de ligne concurrentiels, détermine la distance entre le point d'origine et le point d'arrivée des marchandises à 50 p. 100, ou 500 milles. Le ministère envisage-t-il de relever cette limite de 500 milles? Je songe notamment aux régions qui ont accès à d'autres lignes de chemin de fer en quelques endroits seulement.

M. Crosbie: Dennis, comme vous le savez, je ne suis pas expert en la matière, mais nous n'avons pas d'amendements à cet égard. Si la limite dépassait les 500 milles, la disposition n'aurait pas beaucoup d'effet concrètement.

M. Cochrane: C'est un aspect que les membres du Comité voudront sans doute analyser. Est-ce que vous accepteriez nos propositions éventuelles à cet égard?

M. Crosbie: Volontiers, puisque je ne m'y connais pas tellement, toute proposition serait la bienvenue.

M. Cochrane: Merci, monsieur le ministre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'aurais une question complémentaire. À propos de l'article 3 sur l'expansion régionale, avez-vous l'intention de consulter les représentants des syndicats quand on demandera au gouvernement de prévoir des dispositions spéciales pour l'expansion régionale? Deux syndicats pourraient analyser la situation spéciale et reconnaître qu'elle justifie des mesures d'expansion régionale.

Le président: Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une question complémentaire, monsieur Gray. Vous avez fait une remarque, et incomplète avec cela. Je ne pense pas que nous voulions...

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je soumettrai cette question aux syndicats du monde entier.

Le président: Vous avez eu l'occasion de la soumettre à M^{me} Riche quand elle est venue. Ce n'est pas une question qui s'adresse au ministre.

C'est la fin du premier tour. Je ne vois pas d'autres intervenants. Vous êtes très aimable. Monsieur Ouellet, le compte est de 61 minutes contre 17 entre l'opposition et le parti de la majorité. Nous sommes donc raisonnables. J'espère qu'on s'en souviendra à l'examen article par article.

M. Cochrane: N'y a-t-il pas 56 minutes prévues aussi pour le président?

Le président: Votre président s'est montré très calme aujourd'hui. Monsieur Cochrane, j'aurais pu écourter passablement vos questions. Monsieur Ouellet, vous avez la parole, et ensuite, ce sera à M. Benjamin. Le ministre doit nous quitter à 18 heures.

[Text]

Mr. Ouellet: Mr. Minister, why have you not accepted the position made by the government of Alberta in relation to clause 85? It suggests this clause be amended to include a more detailed description of essential air services. It seems to me this was a very useful proposal by the government of Alberta. Why have you not accepted this proposal?

Mr. Crosbie: I guess the most practical explanation is that it would have had to have very detailed criteria and it would be very difficult to draft. It would be contrary to what the province has suggested to us, for example, with reference to the criteria I mentioned in my opening remarks which they wanted us to change. It would be very difficult to do. As to whether the service is essential, it is not a difficult judgment to make, but all the criteria are very difficult to list and provide for.

Mr. Ouellet: For you, what is an essential service?

Mr. Crosbie: It is one you cannot do without. I would say an air service from St. John's, Newfoundland, to Ottawa would be an essential service, because I could not do without it.

Mr. Ouellet: Are you ready to accept an amendment that will look at the designations of those areas? As you know, under this clause of the bill there is a line describing "fit, willing and able" criteria or the other ones, which will continue under the previous environment. You have drawn a line, which is the 50th parallel. We have therefore been told that some who are north of the line feel that they would be better served by more deregulation. On the other hand, there are a number of communities, such as St. John's, south of this line, that think they should indeed be protected and that essential services should be continued. If you are therefore eager to protect St. John's, would you have the same eagerness in relation to other cities of the country that feel threatened by Bill C-18?

• 1740

Mr. Crosbie: Yes, but this clause is not restricted to any particular part of the country; it can be acted upon in any part of the country. It is not in just a designated part of the country. If there is a domestic service that the Minister determines is essential, and it is necessary to provide direct or indirect financial assistance to enable it to carry on, then he can approve providing the assistance. However, it could be anywhere in the country. It is not just north of 50, or whatever.

Mr. Ouellet: In fairness, this is why the Government of Alberta has suggested that the legislation should include some description; otherwise, it is entirely at the wishes of the Minister. It is so vague it might not be fair, although the Minister wants to be fair.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, in reference to the question Mr. Ouellet asked,

[Translation]

M. Ouellet: Monsieur le ministre, pourquoi ne pas avoir accepté le point de vue du gouvernement de l'Alberta à propos de l'article 85? Il voudrait que cet article soit amendé pour inclure une description plus détaillée de ce que sont les services aériens essentiels. J'estime que c'était une proposition tout à fait valable de la part du gouvernement de l'Alberta. Pourquoi ne pas l'avoir acceptée?

M. Crosbie: Concrètement, cela aurait signifié des critères très détaillés qu'il aurait été difficile d'énoncer. La province demande que nous modifiions les critères dont j'ai parlé dans mon exposé, et sa position est contraire à la nôtre. Ce serait très difficile à réaliser. Pour déterminer si un service est essentiel, le jugement n'est pas difficile, mais les critères, eux, sont difficiles à énoncer.

M. Ouellet: Qu'entendez-vous vous-même par service essentiel?

M. Crosbie: Un service dont on ne peut pas se passer. Je dirais qu'un service aérien entre Saint-Jean de Terre-Neuve et Ottawa est un service essentiel, parce que je ne pourrais m'en passer.

M. Ouellet: Êtes-vous prêt à envisager un amendement qui porterait sur la désignation de certains secteurs? Comme vous le savez, le projet de loi prévoit un critère de compétence et un critère de consentement, qui seront maintenus. Vous avez fixé une limite, qui est le 50^e parallèle. On nous a donc dit que ceux qui sont au nord de cette limite croient qu'ils seraient mieux desservis s'il y avait davantage de déréglementation. Par ailleurs, un certain nombre de collectivités, comme Saint-Jean, au sud de ces limites, estiment que l'on devrait les protéger et qu'il faudrait continuer la prestation des services essentiels. Par conséquent, si vous voulez vraiment protéger Saint-Jean, seriez-vous également prêt à protéger les autres collectivités au pays qui se sentent menacés par le projet de loi C-18?

M. Crosbie: Oui; toutefois, cet article n'est pas limité à un endroit particulier au pays; il peut s'appliquer n'importe où au Canada. Il ne s'agit pas d'un secteur désigné. Si le ministre établit qu'un service intérieur est essentiel, et qu'il faille offrir une aide financière directe ou indirecte pour lui permettre de poursuivre ses activités, il peut approuver cette aide. Toutefois, cela s'applique, quel que soit l'endroit au pays. Il ne s'agit pas simplement des collectivités au nord du 50^e parallèle ou ailleurs.

M. Ouellet: En toute justice, c'est la raison pour laquelle le gouvernement de l'Alberta a proposé que la loi comprenne certaines descriptions; autrement, tout dépend de ce que souhaite le ministre. C'est tellement vague que cela pourrait être injuste, même si le ministre voulait être juste.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais avoir certaines précisions au sujet

[Texte]

I would like to have clarification on it, because he knows that I come from the Magdalen Islands, the Gaspésie.

I would like the Minister to explain the difference between the line of 50 and people south of the line, what options are available, and what happens with regulatory reform north of 50. Sir, if you could make the distinction, then perhaps it would be clearer for all the members of the committee.

An hon. member: You are bootlegging.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am not bootlegging. I want to know the answer, and I think Mr. Ouellet agrees with me.

The Chairman: Okay, let him go. It is a legitimate supplementary. However, remember that he is your Minister.

An hon. member: Are you disowning him, then?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps he will not say what I like, sir.

The Chairman: That is right, you are boxing him in, but anyway—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): No, I am not going to box him in. I am going to ask him where he was when—

The Chairman: It is sometimes good to ask them the questions—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We have two problems, Mr. Minister. We have north of 50 and we have remote and isolated areas. Sir, if you can distinguish between the two, it will be great for us.

Mr. Crosbie: Where were you when they crucified the Lord?

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Crosbie: The only explanation I can give would be that the north is a fairly easy area to designate. North of 50 is not so difficult to come upon and you can see what the distinguishing characteristics of the north are, whereas a remote location such as you are describing can occur anywhere in the country and it is pretty hard to single it out from any other particular area. It is very hard to designate the kind of area you are describing. We have the same problem at the moment with reference to northern allowance and so on. It is quite a confusing situation where they are trying to apply that concept to the rest of the country, which is leading to all kinds of anomalies.

I think if we extend this designation beyond the north to areas such as you are describing, we are going to be in a great deal of difficulty in deciding what these areas are. I would say there are remote areas in Mr. Taylor's district, and it could be argued that they should be designated. The same would be true in my district. Every part of the

[Traduction]

de la question qu'a posée M. Ouellet, car il sait que je viens des Îles-de-la-Madeleine, de la Gaspésie.

J'aimerais que le ministre explique la différence qui existe entre cette limite du 50^e parallèle et la population au sud de cette limite, les options qui sont offertes, et ce qui arrivera si l'on adopte la réforme réglementaire au nord du 50^e. Si vous pouviez établir cette distinction, monsieur, les membres du Comité comprendraient peut-être un peu mieux.

Une voix: Vous faites du commerce illicite.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce n'est pas le cas. Je veux connaître la réponse, et je crois que M. Ouellet est d'accord avec moi.

Le président: Très bien, laissez-le poser sa question supplémentaire légitime. Cependant, souvenez-vous qu'il est votre ministre.

Une voix: Le désavouez-vous?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il ne dira peut-être pas ce que j'aimerais entendre, monsieur.

Le président: C'est exact, vous le coincez en quelque sorte, mais de toute façon. . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Non, ce n'est pas ce que je vais faire. Je vais lui demander où il était lorsque. . .

Le président: C'est parfois une bonne chose de poser des questions. . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nous avons deux problèmes, monsieur le ministre. Nous avons les collectivités au nord du 50^e parallèle et nous avons des endroits éloignés et isolés. Si vous pouviez établir la distinction entre les deux, monsieur, nous vous en serions reconnaissants.

M. Crosbie: Où étiez-vous lorsque l'on a crucifié le Seigneur?

Des voix: Oh! Oh!

M. Crosbie: La seule explication que je puisse vous donner, c'est que la région au nord du 50^e parallèle est assez facile à désigner. Ce n'est pas difficile de le faire, et on peut très bien voir quelles sont les caractéristiques distinctes de cette région, alors qu'un endroit isolé comme celui que vous avez décrit peut se trouver n'importe où au pays. Et il est assez difficile de le distinguer d'un autre. Il m'est donc très difficile d'établir une distinction pour le genre de secteur que vous décrivez. Nous avons les mêmes difficultés à ce moment-ci pour ce qui est de l'allocation pour le Nord, par exemple. La situation prête à confusion lorsqu'il s'agit d'appliquer cette notion au reste du pays, et il en résulte toutes sortes d'anomalies.

Si nous en faisons une désignation plus vaste pour englober les secteurs plus au nord, des endroits comme ceux que vous décrivez, nous allons éprouver beaucoup de difficulté à décider quels sont ces secteurs. Je vous dirais qu'il y a dans le district de M. Taylor des secteurs éloignés, et l'on pourrait prétendre qu'il faudrait qu'ils soient

[Text]

country will feel that it has some elements of remoteness and so on, and that it should be designated. I think we would be getting into an awful morass if this is the direction we head into. However, we know what the north is; it is north of 50, and everybody generally agrees on what the north is.

• 1745

The Chairman: That was a supplementary, so I will not take it off your time.

Mr. Ouellet: I appreciate the supplementary, because it certainly shows it is a very uncomfortable position for the Minister to be in. At any rate, I see he does not want to change the bill in this regard, and I regret it.

Mr. Crosbie: On that point, Mr. Ouellet, if you wanted to suggest an amendment in which you set out clear criteria and everybody could agree that this is just what we need, there is no reason why we should not consider it. I think you are going to find it to be a Herculean task to set out what the criteria should be in determining in advance what is an essential service in any particular area. I think the criteria are probably going to vary from place to place, and something that might be essential in the Magdalen Islands might not be essential in some other part of the country. This is what makes getting a definition that will stand up in a piece of legislation very difficult.

If you wanted to suggest something, I am sure the committee would be glad to look at it.

Mr. Ouellet: I can tell you in what direction the amendment will go. It would give a sort of grandfather clause to some of the communities in the country that have been accustomed to air services, assuring them they will not lose it by default because of deregulation. As you know, the experience in the U.S. has created the discontinuance of certain types of services and the downgrading of some services. Therefore, there could be some criteria along these lines to protect the communities that have been accustomed to a certain type of services.

Mr. Crosbie: This is a guarantee that a domestic service in operation on the day in which the section comes into force is essential. If it is a service in effect on the day when this section comes into force, it is extremely unlikely it would not be held to be essential. I will be very surprised if any services get dropped because of this legislation. I think we are going to find the effect of the legislation is to encourage more services. There is going to be more competition and more people seeking to do things.

Mr. Ouellet: On clause 85, Mr. Minister, you say there should be public tenders in relation to air services when you, as Minister, consider they are essential services. When we deal with the railway transportation sections, what is said is that you will ask the railway to continue for five years. CN has suggested that if it is good for the air

[Translation]

désignés. Il en va de même pour mon district. Dans chaque région du pays, il y a des endroits éloignés, et chacun pourrait prétendre qu'ils devraient être désignés. Nous allons faire face à des problèmes à n'en plus finir si nous empruntons cette voie. Cependant, nous savons ce qu'est le Nord; il s'agit d'une région au nord du 50^e parallèle, et tous sont d'accord en général pour le situer.

Le président: Il s'agissait d'une question supplémentaire, je ne vais donc pas l'enlever de votre temps.

M. Ouellet: Je la trouve intéressante, car elle montre certainement que le ministre se trouve dans une situation très inconfortable. De toute façon, je vois qu'il ne veut pas modifier le projet de loi dans ce sens, et je le regrette.

M. Crosbie: À ce sujet, monsieur Ouellet, si vous voulez proposer un amendement qui établit clairement un critère, et si chacun se met d'accord sur ce dont nous avons besoin, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas l'étudier. Vous allez vous rendre compte qu'établir un critère pour déterminer à l'avance ce qu'est un service essentiel dans un secteur donné est une tâche herculéenne. À mon avis, les critères varieront d'un endroit à l'autre, et ce qui peut être essentiel dans les Îles-de-la-Madeleine pourrait ne pas l'être dans d'autres régions du pays. C'est pourquoi il est très difficile de trouver une définition qui aurait du poids dans un texte législatif.

Si vous voulez proposer quelque chose, je suis sûr que les membres du Comité seront heureux de l'étudier.

M. Ouellet: Je peux vous dire quelle orientation aurait cet amendement. Il accorderait à certaines collectivités au pays qui ont l'habitude d'être desservies par les lignes aériennes une sorte de clause de droits acquis qui leur garantirait qu'elles ne perdront pas ces services par défaut à cause de la déréglementation. Comme vous le savez, la déréglementation, aux États-Unis, a provoqué la cessation de certains types de services et un appauvrissement d'autres services. Il pourrait donc y avoir des critères dans ce sens pour protéger les collectivités qu'on a l'habitude de desservir d'une certaine façon.

M. Crosbie: C'est une garantie que le service intérieur en exploitation le jour où l'article entre en vigueur est essentiel. S'il s'agit d'un service existant le jour où cet article entrera en vigueur, il est extrêmement peu probable qu'il ne serait pas retenu comme étant un service essentiel. Je serais très étonné si un service était abandonné à cause de cette loi. Nous allons nous rendre compte que cette loi aura pour effet d'encourager la prestation de plus de services encore. Il y aura davantage de concurrence, et beaucoup de gens voudront s'engager dans ces activités.

M. Ouellet: Au sujet de l'article 85, monsieur le ministre, vous dites qu'il y aura des soumissions publiques relativement aux services aériens, alors que vous, en tant que ministre, êtes d'avis qu'il s'agit de services essentiels. Dans les articles concernant le transport par chemins de fer, il est dit que vous allez demander aux chemins de fer

[Texte]

industry for tenders to be called in this regard, why would you not have public tenders in relation to these essential railway services also. Is it not possible?

Mr. Crosbie: It would be very difficult, because the railway owns the track and the real estate and so on. This is the problem.

Mr. Ouellet: It goes to the representation that has been made before the CTC on the infrastructures. Suggestion has been made that with the possibilities of rail abandonment, the government should take it over and there should be an entity owning these infrastructures and renting them for short lines to whatever companies or shippers in co-operation with provincial or municipal authorities or private sectors entrepreneurs in the regions want to operate some sections of the line. I understand this has been rejected. Why would it not be considered in these instances?

• 1750

Mr. Crosbie: I think the clauses are pretty flexible now and in those situations the money can be used to look at alternative means of transportation and so on. I would not want to direct that in these situations the government or whoever take over lines, because they would end up with a whole group of lines, all confirmed losers; they would have a very difficult time operating them.

Mr. Ouellet: Is there an exception to the competition law in part III of the legislation, or does the new Combines Act apply to railway transportation?

Mr. Crosbie: The new act applies to it.

Mr. Ouellet: The new act applies to it. Therefore, it is true that railways and shippers should not get together to fix prices, make under-the-table arrangements and so on? Let him give me an answer and I will ask a supplementary.

Mr. Crosbie: The general competition law is going to apply to the transportation mode, but it all depends on who is conspiring with whom to do what. I mean, buyers may be able to agree with each other to do certain things and so on.

The Chairman: That is fine. Now just before we go to Mr. Benjamin, Mr. Gray wants to ask for a point of clarification on a question that Mr. Ouellet asked the Minister, which the Minister did not quite fully answer.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Minister, your answer was not clear when I asked you about north of 50 and remote and isolated communities. North of 50 there are regulations to protect carriers going in, coming out, enter and exit and what not. We have the thing in the act, I guess—and I call it the thing because I

[Traduction]

de continuer leurs activités pendant cinq ans. Le CN a dit que si c'est une bonne chose pour l'industrie aérienne que de lancer des soumissions publiques, pourquoi ne serait-ce pas bon également pour les services essentiels de chemins de fer? Est-ce que ce n'est pas possible?

M. Crosbie: Ce serait très difficile, car les chemins de fer sont propriétaires de leurs voies, de leurs immeubles, et cetera. Voilà le problème.

M. Ouellet: On en revient aux instances qui ont été présentées devant la CCT au sujet de l'infrastructure. On a souligné que s'il y avait abandon, peut-être, du service ferroviaire, le gouvernement devrait reprendre la chose en main afin qu'une entité soit propriétaire de ces infrastructures, ou les loue pour de courtes distances, à quelque société que ce soit, ou à des expéditeurs, en coopération avec les autorités provinciales ou municipales, ou à des entrepreneurs du secteur privé dans les régions qui veulent exploiter certaines lignes de chemin de fer. Je crois comprendre qu'on a rejeté cette suggestion. Pourquoi ne pas en tenir compte dans ces circonstances?

M. Crosbie: À mon avis, les articles sont assez souples maintenant et, dans ce genre de situation, l'argent peut servir notamment à trouver d'autres moyens de transport. Je ne voudrais pas exiger que, dans ce genre de situation, le gouvernement, ou quelqu'un d'autre, reprenne ces lignes, car on se retrouverait avec un grand nombre de lignes, toutes perdantes; on aurait beaucoup de difficulté à les exploiter.

M. Ouellet: Y a-t-il une exception à la Loi sur la concurrence dans la partie III du projet de loi, ou est-ce que la nouvelle Loi relative aux enquêtes sur les coalitions s'applique au transport ferroviaire?

M. Crosbie: La nouvelle loi s'applique.

M. Ouellet: Vous dites qu'elle s'applique. Par conséquent, il est vrai que les chemins de fer et les expéditeurs ne devraient pas se rencontrer pour établir les prix, pour faire des arrangements de la main à la main, ou autres? Laissez le ministre répondre, et je poserai ensuite une question supplémentaire.

M. Crosbie: Toute la Loi sur la concurrence s'appliquera au mode de transport, mais tout cela dépend de qui conspire avec qui et dans quel dessein. Je veux dire par là que les acheteurs peuvent convenir l'un avec l'autre de faire certaines choses.

Le président: Très bien. Avant de donner la parole à M. Benjamin, M. Gray aimerait demander des explications au sujet d'une question que M. Ouellet a posée au ministre, et à laquelle celui-ci n'a pas répondu complètement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le ministre, votre réponse n'était pas très claire lorsque je vous ai parlé de la région au nord du 50^e parallèle et des collectivités éloignées et isolées. Pour la région au nord du 50^e, il y a des règlements qui protègent les transporteurs entrant et sortant, et tout le reste. La loi prévoit cette

[Text]

am not sure what it is because I am not a lawyer—about the remote and isolated. What we have in remote and isolated areas, whether it be Moncton, New Brunswick, because I speak for my colleague from Moncton, the Magdalen Islands, or Newfoundland, with carriers going in and coming out—if I understand correctly, and please, sir, you correct me on it—the Minister or Governor in Council has the right, if there is a loss of essential services or a loss of service, to go in and say we will go to a contractor, a subcontractor or whatever. Do I understand this correctly? We have to make this clear for our people who are south of 50.

Mr. Crosbie: That is right; that is the way I understand it, yes.

The Chairman: It is the way I understand it too.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): This means that my Magdalen Islands. . .

Mr. Crosbie: We are not going to let the Magdalens be cut off from advancing the spread of civilization to the rest of us.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The point I was making, Mr. Minister, was that remote and isolated areas, not only the Magdalen Islands. . . anyone having a unique service would be covered there under the law.

The Chairman: We can press this with the officials. This is all in the bill—at least I hope it is in the bill.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, you will be leaving in a few minutes. Can the committee take it that your officials have your complete permission and authority to provide answers and agreements or disagreements or whatever, even if there might be some effect on government policy to the questions we may ask? Do we have that assurance?

An hon. member: And accept our amendments.

Mr. Crosbie: They have their normal powers.

Mr. Benjamin: There goes the assurance.

The Chairman: There goes reality.

Mr. Crosbie: They certainly have my confidence. Naturally, if it is a matter of policy they will know what they should check on. Let us put it this way: I would expect them to check with me on the same kinds of things on which a Parliamentary Secretary would check with me.

Mr. Benjamin: I guess we can adjourn when the Minister leaves.

Mr. Minister, as you are aware, there is a great deal of evidence that has been presented to us from a variety of sources over the last few months about the links between safety and security and the legislation. Do you think you can accommodate those who wish to see some reasonable delay in the implementation of this bill until the National

[Translation]

chose, je crois—et je dis cette chose, car je ne suis pas certain de ce dont il s'agit, je ne suis pas avocat—au sujet des collectivités éloignées et isolées. Dans ces endroits éloignés et isolés, que ce soit Moncton, au Nouveau-Brunswick, car je parle au nom de mon collègue de Moncton, les Îles-de-la-Madeleine ou Terre-Neuve, les transporteurs entrant et sortant—et si j'ai bien compris, et veuillez me corriger si je me trompe à ce sujet—le ministre, ou le gouverneur en conseil, a le droit, s'il y a perte de services essentiels ou perte de services, de venir dire: nous allons nous adresser à un entrepreneur, à un sous-entrepreneur, ou à quelqu'un d'autre. Ai-je bien compris? Il faut que ce soit clair pour les gens qui vivent au sud du 50^e parallèle.

M. Crosbie: C'est exact, c'est ainsi que je comprends la question.

Le président: C'est ainsi que je le comprends également.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Cela signifie que, pour mes Îles-de-la-Madeleine. . .

M. Crosbie: Nous n'allons pas isoler les Îles-de-la-Madeleine du progrès et de la civilisation que nous allons tous connaître.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce que je voulais dire, monsieur le ministre, c'est que les endroits éloignés et isolés, non seulement les Îles-de-la-Madeleine. . . tous ceux qui ne disposent que d'un service unique seraient protégés par la loi.

Le président: Nous pouvons demander plus d'explications aux fonctionnaires. Tout cela se retrouve dans le projet de loi. . . du moins, je l'espère.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, vous allez nous quitter dans quelques minutes. Devons-nous comprendre que vos fonctionnaires ont la permission et l'autorisation de répondre, d'accepter ou de ne pas accepter telle ou telle chose, par exemple, même si les questions que nous posons touchent à la politique du gouvernement? Avons-nous cette garantie?

Une voix: Et d'accepter nos amendements.

M. Crosbie: Ils disposent des pouvoirs normaux.

M. Benjamin: Voilà pour ma garantie.

Le président: C'est la réalité des choses.

M. Crosbie: Je leur accorde certainement ma confiance. Naturellement, s'il s'agit d'une question de politique, ils sauront qu'ils doivent vérifier. Disons que je m'attends à ce qu'ils vérifient auprès de moi pour le genre de questions qu'un secrétaire parlementaire vérifierait.

M. Benjamin: Je suppose que nous pourrions lever la séance lorsque le ministre partira.

Monsieur le ministre, vous le savez, on nous a présenté beaucoup d'arguments ces derniers mois au sujet des liens qui existent entre la sécurité et la loi. Pensez-vous que vous pouvez répondre au désir de ceux qui veulent retarder raisonnablement l'application du projet de loi jusqu'à ce que le Code national de sécurité, la Loi sur la

[Texte]

Safety Code, Railway Safety Act, etc. . . by way of delaying proclamation?

• 1755

You are aware the second-to-last head of the Interstate Commerce Commission of the United States—Mr. Reagan appointed him and he served for four years—urged us not to make the mistakes they did regarding trucking we have in place, not only the code but the enforcement capacity in place, before we for example in Bill C-19 proclaim that is to be in effect, and similarly with a railway safety code. . . the infrastructure and the bodies that are going to need to be put in place both by the provinces and the federal government.

Would you be willing to accept some reasonable staging of implementation of both of these bills to see to it that those things were in place no less than parallel to, but preferably prior to proclamation of this legislation or various parts of it?

Mr. Crosbie: I think we have that kind of an assurance now. There has not been anything more thoroughly gone into with the provinces than the question of safety, and they are all fully aware of it. I really think we have that now, Mr. Benjamin. There is no doubt in my mind that by January 1, 1990, it will all be satisfactorily in place. In fact on January 1, 1988, we will have a situation that is better than the status quo and certainly a lot better than it was a year ago or two years ago. We have already made very substantial progress.

To get ten provinces and two territories and the federal government all to this stage is really a miracle, which has already been accomplished. I do not think we need to worry. We need to keep checking and keep the pressure on, but I think it is well along now.

Mr. Benjamin: Well I hope you are right and it turns out that way for trucking. There is still rail, which is entirely under your jurisdiction. Should not that be in place?

Secondly, would you be prepared to order tomorrow. . . ? Instead of leaving it up to airlines if they are prepared to pay overtime on that, instead of leaving it up to airlines whether or not there is a fire truck on duty when a flight arrives at 3 a.m. . . If they choose to land at 3 a.m they are going to pay it whether they like it or not, and those fire trucks and rescue services will be on deck when they use the airport.

Mr. Crosbie: Well, you are on a bit of a different topic now. . .

Mr. Benjamin: I am on safety and security.

Mr. Crosbie: This is the essential point that you are not conceding. If you have a CF crash and fire rescue service, I think the theoreticians will say that is not a matter of air

[Traduction]

sécurité ferroviaire, etc. . . en retardant la promulgation de la loi?

Vous savez que l'avant-dernier responsable de la *Interstate Commerce Commission* aux États-Unis. . . M. Reagan l'avait nommé pour quatre ans. . . nous a exhortés à ne pas commettre dans notre camionnage les mêmes erreurs qu'eux, non seulement au sujet du code, mais du pouvoir d'application en vigueur, avant, par exemple, que nous proclamions le projet de loi C-19 et aussi le code de sécurité ferroviaire. . . l'infrastructure et les organismes qu'il faudra établir à la fois à l'échelle des provinces et du gouvernement fédéral.

Seriez-vous disposé à accepter une application progressive de ces deux projets de loi afin de que ces questions soient réglées non pas en parallèle mais avant même la promulgation de la loi ou des diverses parties de la loi?

M. Crosbie: Je pense que nous avons maintenant cette garantie. Il n'y a rien qu'on ait étudié avec autant d'attention avec les provinces que la question de sécurité; elles en sont tout à fait conscientes. Je crois vraiment que nous avons cette garantie maintenant, monsieur Benjamin. Je ne doute pas qu'au 1^{er} janvier 1990 tout sera en place de façon satisfaisante. De fait, le 1^{er} janvier 1988, nous connaissons une situation qui sera meilleure pour le statu quo et bien meilleure certainement qu'elle ne l'était il y a un an ou même deux ans. Nous avons déjà réalisé d'importants progrès.

D'en arriver à ce stade-ci avec les dix provinces et les deux territoires et le gouvernement fédéral, cela tient vraiment du miracle, et c'est ce qui a été fait. Je ne pense pas qu'il faille nous inquiéter. Nous devons continuer à vérifier et à exercer des pressions, mais je crois que tout marche bien.

M. Benjamin: J'espère que vous avez raison et que ce sera le cas pour le camionnage. Il y a toujours les chemins de fer, qui relèvent complètement du gouvernement fédéral. Est-ce que ce ne devrait pas également être en vigueur?

Deuxièmement, seriez-vous disposé à exiger demain. . . ? Au lieu de laisser les décisions aux lignes aériennes, voir si elles sont disposées à payer du temps supplémentaire pour la sécurité, au lieu de leur laisser la décision qu'un camion d'incendie soit présent lorsqu'un avion se pose à 3 heures. . . Si une ligne aérienne choisit de faire poser un avion à 3 heures, elle devra payer pour cela, qu'elle le veuille ou non, et ces camions d'incendie et ces services de sauvetage seront sur place lorsque les lignes aériennes utilisent l'aéroport.

M. Crosbie: Vous abordez un sujet quelque peu différent. . .

M. Benjamin: Je parle de sûreté et de sécurité.

M. Crosbie: C'est la question essentielle qu vous n'admettez pas. Si un avion CF s'écrase et qu'il y a sur place un service de sauvetage et d'incendie, les théoriciens

[Text]

safety. That is not going to prevent an accident happening; it is to have something in place in the event that there is an accident on an airport perimeter. Then they have certain tasks they perform. Their primary function is to put out any fire that occurs or to apply the foam so there is a corridor from the crashed aircraft from which the passengers can come.

In all airports it is known the service—for example, Regina is a place you brought up a week or two ago—is in effect for eighteen hours, and then if you land after that you have to request the CFS to be there if you wished the service to be there. That has been in effect now for many years.

Mr. Benjamin: Really, Mr. Minister, that is exactly they way the airlines want it. In order to cut corners and save a few bucks—

Mr. Crosbie: But you are suggesting—

• 1800

Mr. Benjamin: —you are willing to sit back and allow them to do it. This is more corner-cutting, surely. It should not be up to them to decide. You decide and you send them a bill.

Mr. Crosbie: I know what you are suggesting; you are asking whether this is a step the government should take. I am not prepared to go so far yet.

Mr. Benjamin: The Air Safety Code needs to be in place as well.

Mr. Crosbie: May I say this is a different question from the question you just asked.

Mr. Benjamin: It all has to do with safety and security in the air, on the ground, before you take off and after you land; it does not matter how you cut it.

Mr. Chairman, I want to ask the Minister something in the area of fitness. Everybody might be willing and able, whether or not they can do it. But in the area of fitness, there are two parts to it.

Would the Minister be amenable to an amendment to the bills stating that in the process of the granting of a licence, extending of a licence or providing for approval of authority to operate, in the cases of mergers, take-overs, bankruptcies, operating agreements, affiliations, and all the variety of things that have been going on in airlines and have been and will be going on in the trucking industry, there will be some kind of a provision in the law that says the licence to operate or the authority to operate shall only be granted as and when an agreement has been reached between the parties affected and concerned regarding successor rights for employees, whether it is pension, seniority, retraining, moving, severance or whatever? We do not have to get into those details, but those kinds of things have to be reached. Agreement has to be reached among the parties concerned before a

[Translation]

diront qu'il ne s'agit pas d'une question de sécurité aérienne. Ces services ne vont pas empêcher qu'un accident se produise, il y a des services qui doivent être sur place au cas où il y aurait un accident dans le périmètre de l'aéroport. Ces services doivent assumer certaines fonctions. La fonction principale est d'éteindre un incendie qui pourrait se produire ou rependre de la mousse permettant de rescaper les passagers.

Dans tous les aéroports, c'est un service reconnu. . . je pense, par exemple, à Regina et vous en avez parlé il y a deux ou trois semaines. . . ce service est en place pendant 18 heures par jour, et si on atterrit après cela, il faut demander le service aux Forces armées si on veut l'obtenir. C'est ce qui se fait depuis de nombreuses années.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, c'est exactement ce que veulent les lignes aériennes. Afin d'arrondir les angles et d'épargner quelques dollars. . .

M. Crosbie: Mais vous proposez. . .

M. Benjamin: . . . vous êtes prêts à les laisser faire. Il ne s'agit pas simplement de prendre des raccourcis. Ce n'est pas à eux à décider. Vous décidez et vous envoyez la facture.

M. Crosbie: Je sais ce que vous proposez, vous vous demandez si ce n'est pas une mesure que le gouvernement doit prendre. Je ne suis pas disposé pour le moment à aller si loin.

M. Benjamin: Il faut également que le code de la sécurité aérienne soit en place.

M. Crosbie: Je vous répondrai qu'il s'agit d'une question tout à fait distincte de celle qu'on vient de poser.

M. Benjamin: Tout cela a trait à la sécurité et à la sûreté dans les airs, sur terre, avant que l'avion prenne son vol et après qu'il a atterri, quelle que soit la façon dont on voit les choses.

Monsieur le président, je voulais parler au ministre de la question des prêts. Chacun doit être prêt, apte et disposé, qu'il soit ou non à même de l'être. Pour ce qui est d'être prêt j'estime que ce critère comprend deux parties.

Est-ce que le ministre accepterait un amendement aux projets de loi portant que dans le processus de l'octroi d'une licence, la prolongation d'une licence ou la disposition qui autorise l'exploitation, dans les cas de fusion, de prise de contrôle, de faillite, d'accord d'exploitation, d'affiliation et pour toutes sortes d'autres activités qui ont cours dans les lignes aériennes, qui ont eu cours et qui auront cours dans l'industrie du camionnage, il y aura dans la loi une clause portant que la licence d'exploitation ou le pouvoir d'exploiter ne peut être accordé que lorsqu'un accord a été conclu entre les parties responsables et concernées pour ce qui est des droits du successeur, relativement aux employés, que ce soit la retraite, l'ancienneté, le recyclage, le déplacement, la cessation d'emploi ou autres? Nous n'avons pas à entrer dans le détail, mais c'est le genre de chose dont il faut

[Texte]

licence to operate or an authority to operate should be granted.

The other test of fitness could include financial viability and reputation right across Canada, whether it is a trucker or a railroad or an airline, so that what they might have got away with in one province or did not get away with in one province will be known right across the country. The fitness part should have some of those kinds of criteria in the law.

I will not raise the whole matter of fitness, but you have an example in the case of Fred Turner, who was fit but turned out not to be able. The criteria for fitness needs to be spelled out a little bit more in the legislation in the area of successor rights and financial viability, etc. They should be in there in general terms.

Mr. Crosbie: I think we would have to be careful with this suggestion, because you would have a system just as complicated and onerous as the one you have now.

Mr. Benjamin: The truckers say what you propose is even going to be more complicated than what we have.

Mr. Crosbie: The truckers are going to be like Prometheus unbound when we pass this legislation and it goes into effect. The chains are going to be removed from them. There is a lot of expense and so on they will no longer have.

With respect to your question, I think we are providing that there is no automatic transfer of operating licences. You cannot just buy somebody out. I think this is right, Mr. Mulder. They would have to get the okay for the operating licence to be transferred.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Crosbie: So there is already a safeguard there.

With respect to the rest of your question, it is a gigantic subject you are encompassing. With your well-known sagacity in the field of transportation, I am afraid there are a number of pitfalls in it. If I said yes or no it would land me right in great difficulty.

Mr. Benjamin: So all I can do is to try an amendment; you will look at it and let us know.

Mr. Crosbie: Right, yes.

Mr. Benjamin: Are you proposing anything about licences and how they are going to be compensated for? Have you made any progress since you were last here? Are you prepared to accept an amendment restricting transferability of licences? Will one licensee who went through either the reverse-onus test or the fitness test be able to sell his licence and also stay under the fit clause?

[Traduction]

tenir compte. Il faut qu'un accord soit conclu entre les parties intéressées avant qu'une licence d'exploitation ou l'autorité d'exploiter soit accordée.

L'autre test d'aptitude peut comprendre la fiabilité financière et la réputation à l'échelle du Canada, que ce soit pour un camionneur, un chemin de fer ou une ligne aérienne, afin que s'ils s'en sont tiré dans une province ou ne s'en sont pas tiré dans une autre, que ce soit connu à l'échelle du pays. Le fait d'être prêt devrait faire partie de ce genre de critère dans la loi.

Je ne vais pas soulever toute cette question d'être prêt, mais on en a un exemple dans le cas de Fred Turner qui était prêt mais il s'est trouvé qu'il n'était pas apte. Pour ce qui est d'être prêt, le critère doit être bien défini dans la loi pour ce qui est des lois du successeur, de la fiabilité financière etc. On doit les expliquer de façon générale.

M. Crosbie: Il faut à mon avis être prudent pour cette proposition, car on en arriverait à un système aussi complexe et aussi onéreux que celui que nous avons maintenant.

M. Benjamin: Les camionneurs prétendent que ce que vous proposez sera encore plus complexe que ce que nous avons déjà.

M. Crosbie: Les camionneurs seront un peu libérés comme Prométhée lorsque nous adopterons cette loi et qu'elle entrera en vigueur. Leurs chaînes tomberont. Il y a beaucoup de dépenses, par exemple, qu'ils n'auront plus à subir.

Pour ce qui est de votre question, ce que nous prévoyons c'est un transfert automatique des licences d'exploitation. On ne peut pas tout simplement racheter quelqu'un. Je crois que c'est juste, M. Mulder. Il faudra qu'ils obtiennent l'autorisation pour le transfert des licences d'exploitation.

M. Mulder: C'est exact.

M. Crosbie: Par conséquent, il y a déjà cette garantie.

Pour ce qui est du reste de votre question, elle aborde un sujet très vaste. A cause de votre prévoyance dans le domaine des Transports, je crains devoir faire face à un certain nombre d'embûches. Si je réponds oui ou non, j'aurai des problèmes.

M. Benjamin: Tout ce que je puis faire c'est donc d'essayer de proposer un amendement, vous allez l'étudier et nous laisser savoir votre réponse?

M. Crosbie: C'est exact.

M. Benjamin: Est-ce que vous proposez quelque chose au sujet des licences, y aura-t-il compensation. Avez-vous fait des progrès à ce sujet depuis votre dernière visite ici? Etes-vous disposé à accepter un amendement limitant la transférabilité des licences? Est-ce un titulaire de licence qui a subi soit le test du fardeau de la charge renversée ou le test d'attitude pourra vendre sa licence et toujours demeurer à l'intérieur de cette clause d'aptitude.

[Text]

[Translation]

• 1805

Mr. Crosbie: As I understand it, a licence will not be transferable unless the transferee shows that he is fit.

Mr. Benjamin: How are they going to be compensated?

Mr. Crosbie: Compensated for what?

Mr. Benjamin: Licences.

Mr. Crosbie: If you are referring to compensation for the loss of licence, exclusivity, or goodwill, we are still dealing with Mr. MacLaren and the Department of Finance in trying to work something out.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. Do members want to continue to 7 p.m.?

Mr. Ouellet: Let us start tomorrow with the officials.

The Chairman: I think we have had a long day. This committee stands adjourned until 3.30 p.m. tomorrow in 112-N.

M. Crosbie: Si j'ai bien compris, une licence ne peut se transférer à moins que la personne à qui elle est transférée prouve qu'elle est apte.

M. Benjamin: Comment sont-ils indemnisés?

M. Crosbie: Indemnisés pourquoi?

M. Benjamin: Pour les licences.

M. Crosbie: Si vous vous référez à une indemnisation pour perte de licence, l'exclusivité ou de bonne volonté, on en revient toujours à M. MacLaren, et au ministère des Finances qui essaient de trouver une solution.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je vais demander aux membres du Comité s'ils veulent poursuivre jusqu'à 19 heures?

M. Ouellet: Nous débiterons demain en interrogeant les hauts fonctionnaires?

Le président: J'estime que la journée a été longue, le Comité s'ajourne donc jusqu'à 15h30 demain à la pièce 112-N.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Transport Commission:

K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

From the Department of Transport:

Nick G. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des transports:

K. Margaret Bloodworth, maître avocate générale intérimaire.

Du ministère des Transports:

Nick G. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 32

Wednesday, April 8, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 32

Le mercredi 8 avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle
transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 8, 1987

(53)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 112-N, Centre Block, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Economic Regulatory Reform. *From the Department of Transport:* Nick G. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; James R. Miller, Director General, Strategic Policy; John Pringle, Director, Motor Vehicles, Regulatory Branch. Blaine Tacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The witnesses answered questions.

At 3:48 the sitting was suspended.

At 4:23 the sitting resumed.

Questioning of the witnesses resumed.

At 4:43 the sitting was suspended.

At 5:10 the sitting resumed.

Questioning of the witnesses resumed.

At 5:30 the sitting was suspended.

At 6:10 the sitting resumed.

Questioning of the witnesses resumed.

At 8:01 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent
Clerk of Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 8 AVRIL 1987

(53)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 40, dans la pièce 112-N de l'Édifice du centre, sous la présidence de Darryl L. Gray, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Maître K. Margaret Bloodworth, Bureau de réforme des règlements économiques. *Du ministère des transports:* Nick G. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination; James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques; John Pringle, directeur, Politique et programmes transporteurs routiers. Blaine Tacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Le Comité entreprend du nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Les témoins répondent aux questions.

À 15 h 48, le Comité interrompt les travaux.

À 16 h 23, le Comité reprend les travaux.

Le Comité continue d'interroger les témoins.

À 16 h 43, le Comité interrompt les travaux.

À 17 h 10, le Comité reprend les travaux.

Le Comité continue d'interroger les témoins.

À 17 h 30, le Comité interrompt les travaux.

À 18 h 10, le Comité reprend les travaux.

Le Comité continue d'interroger les témoins.

À 20 h 01, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, April 8, 1987

• 1535

The Vice-Chairman: I call the meeting to order. I guess with the problem of the bells we have before us—

Mr. Reid: They have stopped.

The Vice-Chairman: Members of the committee, I would leave you and the Chair open to make the final decision about what is going to go on and whether we can have testimony after the votes. The Chair is in the hands of the committee, because I did not realize we were going to have bells ringing here.

• 1540

Mr. Angus: Perhaps you might want to talk to your deputy House Leader, who caused the bells to ring, but—

The Vice-Chairman: Or we could talk to Svend Robinson.

Mr. Angus: He was not even there. I know Mr. Benjamin is assuming we are not meeting at this point in time. Because the Liberals are not here, I would suspect they are still caucussing upstairs, and I would be reluctant to see us commence until this particular situation is resolved.

The Vice-Chairman: Do we have any indication of how long the bells are going to ring? Perhaps the Parliamentary Secretary could—

Mr. Angus: The vote is at 4 p.m., Mr. Chairman. It will depend on how long the vote takes, probably until about 4.20 p.m., so we are probably looking at about 4.30 p.m. before we are back here, assuming nothing else happens.

Mr. Blaine Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Chairman, I think because the committee is under a time allocation order in the sense that you have an obligation to interrupt the proceedings and call the questions next week, in one sense it does not matter whether we are taking a little extra time now; it is just going to push the committee that much harder when we come back. I suppose if we want to debate clause by clause, the sooner we get into clause-by-clause the better in the sense of being able to make appropriate changes.

We have a list of the government amendments they are prepared to take, and we will hand those out to the members when they are ready. It may well help clarify people's minds as to whether the government amendments are sufficient to meet their needs.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I would think since it was agreed the amendments would be distributed at the earliest possible time, Thursday morning, probably. . . I have never seen Mr. Angus short of words yet, particularly with respect to transportation matters, and I would think now is an excellent time for the allocation of time to Mr.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 8 avril 1987

Le vice-président: La séance est commencée. Etant donné que la sonnerie se fait entendre. . .

M. Reid: Elle s'est arrêtée.

Le vice-président: Messieurs les membres du Comité, nous devons décider si nous allons entendre les témoignages après les votes. Le président s'en remet au Comité parce que j'ignorais qu'il y aurait un vote.

M. Angus: Vous voudrez peut-être en parler à votre leader parlementaire adjoint, qui en est la cause, mais. . .

Le vice-président: Ou nous pourrions parler à Svend Robinson.

M. Angus: Il n'y était même pas. Je sais que M. Benjamin pense que nous ne siégeons même pas. Etant donné que les libéraux sont absents, je suppose qu'ils sont toujours en caucus en haut, je ne voudrais pas que nous commencions avant que tout soit réglé.

Le vice-président: Savons-nous pendant combien de temps la sonnerie se fera entendre? Le secrétaire parlementaire pourrait peut-être. . .

M. Angus: Le vote est à 16 heures, monsieur le président. Il durera probablement jusqu'à 16h20, nous ne serons donc pas ici avant 16h30, en supposant que rien d'autre ne se produise.

M. Blaine Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, étant donné que le Comité est tenu d'interrompre ses délibérations et mettre le projet de loi aux voix la semaine prochaine, il importe peu que nous prenions un peu plus de temps maintenant; le Comité devra simplement travailler plus fort en revenant. Il vaut mieux aborder l'étude article par article le plus tôt possible afin de pouvoir apporter les changements nécessaires.

Nous avons une liste des amendements que le gouvernement est disposé à proposer, et nous les distribuerons aux membres du Comité en temps et lieu. Les membres seront éclairés si les amendements du gouvernement suffisent à dissiper leurs préoccupations.

M. Reid: Monsieur le président, étant donné qu'on avait convenu de distribuer les amendements le plus tôt possible, jeudi matin, probablement que. . . Je n'ai encore jamais vu M. Angus rester court surtout au sujet des transports, et ce serait l'occasion rêvée de permettre à M. Angus de poser des questions sans autre interruption que

[*Texte*]

Angus so that he can ask questions to his heart's content, without interruptions except for the response of the Parliamentary Secretary through his staff. I would suggest you give him that opportunity.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, are the government's amendments ready now?

Mr. Thacker: Yes, they are.

Mr. Taylor: Can they be distributed right now?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Taylor: Why do we not proceed?

Mr. Reid: Because it probably would be unfair to discuss a proposed amendment in the absence of the Liberal representative and only a handful of the government's side as well. You are only doing half a job and you would have to do it over again.

I would like to see the discussion proposed at our earlier steering committee continue until Thursday, when we had agreed to commence clause-by-clause consideration with votes and all.

Mr. Angus: I do not disagree with that, but if the committee decides we are going to start, we should at least give our colleagues who are not here at the moment the courtesy of letting them know that irrespective of what is happening upstairs, we are commencing our work. I left my stuff upstairs on my seat in the House because I assumed we would not be meeting; I came down as a courtesy just to say hello and let you know what was happening.

Mr. Reid: I will loan you mine.

The Vice-Chairman: I stay in the hands of the committee. We did not foresee the bells, but we knew the bells could ring at some point in time between this week and next week. What we have to do is decide whether we are going to continue with what is going on and try to get the first part out of the way so that we can go into the amendments.

Mr. Angus, I accept what you have said. I guess if we go to 4 p.m. we should adjourn if that is what the members want to do. But I will tell you one thing; as the Chair coming from the government's side, there will be no leniency. Regardless of what has happened in the past, we will go through with the bills. As Mr. Benjamin has already said in the past, he will go through with the bills also.

• 1545

We will deal with the amendments one by one. When we have complete agreement on clauses that can go through with no changes, then we will go back to the other clauses that have amendments.

Mr. Angus: Mr. Chairman, nobody is disputing that. All we are talking about is whether we should start now or after this vote. My suggestion is that we start after the vote and we can make an agreement at that time that if there are any further votes and the bells ring, we do not

[*Traduction*]

les réponses des témoins. Je propose que nous lui donnions cette occasion.

M. Taylor: Monsieur le président, les amendements du gouvernement sont-ils déjà prêts?

M. Thacker: Oui.

M. Taylor: Peut-on les distribuer maintenant?

M. Thacker: Oui.

M. Taylor: Pourquoi ne le fait-on pas?

M. Reid: Parce qu'il serait probablement injuste de discuter des amendements en l'absence du représentant libéral et avec une poignée seulement de représentants du gouvernement. On ferait les choses à moitié et il faudrait recommencer à zéro plus tard.

Je voudrais que la discussion proposée à la réunion du comité directeur se poursuive jusqu'à jeudi, jour auquel nous avons convenu de commencer l'étude article par article.

M. Angus: Je n'y vois aucun inconvénient, mais si le Comité décide de siéger, nous devrions avoir au moins la courtoisie d'avertir nos collègues absents que nous commençons nos travaux malgré ce qui se passe en haut. J'ai laissé toutes mes affaires à ma place à la Chambre en supposant que nous ne siégerions pas. Je suis venu simplement par courtoisie et pour vous dire ce qui se passait.

M. Reid: Je vous prêterai les miennes.

Le vice-président: Je me remets au Comité. Nous n'avions pas prévu ce vote, mais nous savions qu'il pouvait y en avoir un cette semaine et la semaine prochaine. Il faut voir si nous voulons continuer cette discussion et terminer la première phase afin de pouvoir passer aux amendements.

Monsieur Angus, j'accepte ce que vous avez dit. Nous pourrions siéger jusqu'à 16 heures et lever la séance ensuite si vous le souhaitez. Mais je puis vous dire en tant que président, qu'il n'y aura aucune indulgence. Peu importe ce qui est arrivé dans le passé, les projets de loi seront adoptés. Comme M. Benjamin l'a dit également, il acceptera également les projets de loi.

Nous traiterons des amendements un à un. Lorsque nous serons entièrement d'accord sur les articles pouvant être adoptés sans changements, nous reviendrons aux articles pour lesquels on propose des amendements.

M. Angus: Monsieur le président, personne n'en disconvient. Nous nous demandons seulement si nous devrions commencer maintenant ou après le vote. Je propose que nous commençons après le vote et que nous nous entendions alors pour ne pas interrompre

[Text]

automatically stop work. We can keep going until approximately three minutes before the vote, then rush upstairs and do our thing.

Perhaps the clerk can advise us on whether committees are legally allowed to sit while a vote is being taken.

The Vice-Chairman: If we have several votes, we do not want to sit any later tonight, so we will have to continue tomorrow.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, we cannot foresee whether there is going to be one vote or ten votes. Let us adjourn until the first vote ends so that we will have a better idea. We can try to report down here right after the first bell.

Mr. Angus: Yes, I will tell my colleagues and perhaps the Chair can make sure that he talks to the members of the Liberal Party.

Mr. Taylor: I will so move, if you will accept the motion.

Motion agreed to

The Vice-Chairman: We are now adjourned until after the first vote.

• 1547

• 1623

The Acting Chairman (Mr. Reid): I see a quorum and we will proceed. Fernand Robichaud is available very shortly, I think. We have at least 15 to 20 minutes to move the business of this meeting forward in the manner the committee deems practical and likely.

I would recognize first our Parliamentary Secretary, extend to him our congratulations as Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and wish him well in these proceedings.

Some hon. members: Hear, hear!

The Acting Chairman (Mr. Reid): Mr. Parliamentary Secretary.

Mr. Thacker: Thank you very much, Mr. Chairman, colleagues, and members of the committee. May I say it is indeed an honour to participate in this committee, particularly on these two bills. Any of us coming from western Canada, particularly those of us who were raised next to the CPR and had it burn our buildings down every year as the trains clacked by—

Mr. Benjamin: Goddamn CPR.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Do not express too much of a bias.

Mr. Thacker: We all have a sense of what transportation is in this country, as Members of Parliament. There is absolutely no doubt in my mind but that you are participating in truly a historic debate in Canadian terms on an historic bill. There is no doubt it is making major changes to the way we do things in this country.

[Translation]

automatiquement nos travaux si la sonnerie se fait entendre à nouveau. Nous pouvons poursuivre jusqu'à environ trois minutes du vote, et nous précipiter ensuite en haut pour voter.

Le greffier peut peut-être nous dire si les comités sont autorisés à siéger pendant un vote.

Le vice-président: S'il y a plusieurs votes, nous ne voulons pas siéger plus tard ce soir, il faudra donc reprendre demain.

M. Taylor: Monsieur le président, nous ne pouvons pas savoir s'il y aura un vote ou 10. Levons la séance jusqu'à la fin du premier vote et nous aurons une meilleure idée ensuite. Nous reviendrons tout de suite après.

M. Angus: Oui, je le dirai à mes collègues et le président pourrait peut-être prévenir les membres du Parti libéral.

M. Taylor: Je propose, si vous acceptez ma motion.

La motion est adoptée

Le vice-président: Nous levons la séance et revenons après le premier vote.

Le président suppléant (M. Reid): Je constate que nous avons le quorum, nous pouvons commencer. Fernand Robichaud sera ici dans un instant. Nous disposons d'au moins 15 à 20 minutes pour faire avancer les choses.

Je donne tout d'abord la parole à notre secrétaire parlementaire, je le félicite d'avoir été nommé secrétaire parlementaire du ministre des Transports et lui souhaite la bienvenue.

Des voix: Bravo!

Le président suppléant (M. Reid): Monsieur le secrétaire parlementaire.

M. Thacker: Merci beaucoup, monsieur le président, et chers collègues. C'est en effet un honneur pour moi que de participer aux délibérations de ce Comité, surtout au sujet de ces deux projets de loi. Tout député de l'Ouest du Canada, surtout ceux d'entre nous qui ont été élevés à côté des voies ferrées du CPR dans des maisons qui vascillaient dans le fracas des trains. . .

M. Benjamin: Sacré CPR.

Le président suppléant (M. Reid): Ne soyons pas trop de parti pris.

M. Thacker: En tant que député, nous sommes tous conscients de l'importance des transports dans notre pays. Je suis absolument convaincu que vous participez à un débat historique sur un projet de loi historique pour le Canada. Sans aucun doute, ils viendront chambarder notre façon de faire les choses au Canada.

[Texte]

[Traduction]

• 1625

Mr. Benjamin: Prehistoric.

Mr. Thacker: Some might say it is going back to prehistoric times. I rather suspect not, Mr. Chairman.

I have consulted with the two parties here, and I believe the consensus is to have our experts walk us through the proposed government amendments. We will have them go through each one, take any questions we have, and then once we finish we will move on to the next stage. This is the proposal if it meets with your agreement.

Some hon. members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. Reid): We might proceed with the proposed amendments then, Mr. Parliamentary Secretary.

Mr. Thacker: We will have Mr. Mulder start, and any of the experts along the wall who have specific answers will be called forth.

The Acting Chairman (Mr. Reid): I might ask for clarification. I presume you are referring to amendments of Bill C-19.

Mr. Thacker: Bill C-18, sir. Subject to your approval, we will start with Mr. Mulder.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Mr. Mulder.

Mr. Nick G. Mulder (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): With your indulgence, if we could refer to these two documents and deal with the first, entitled "Proposed Amendments—Part 1", which are the government amendments for Bill C-18, you will notice they are all done clause by clause. There is a brief explanation of the amendments. Some of them are in bold type and some in non-bold. The bold type flags the ones that may be more important than the other ones.

Also, I believe there may be a few more amendments to come, but in substance these are all the ones that have been discussed with the Minister and various other parties. It may not be the final list that may come over the next day or so.

I will deal with the first two and then turn a number of the other ones over to Mrs. Bloodworth. The first one deals with amendments on the section on transport policy, proposed paragraph 3(1)(f). This has to do with the requests from some parties, particularly the railways, if there is going to be compensation for publicly imposed duties that there be some adjectives added. I believe CN asked for "fair and adequate", and the government thinks an amendment saying "fair and reasonable" might be more appropriate.

Shall I just go on unless I am interrupted?

The Acting Chairman (Mr. Reid): Unless comments are made from the members of the committee for further clarification, it was understood this would be a

M. Benjamin: Préhistorique.

M. Thacker: D'aucuns diront peut-être qu'ils remontent à des temps préhistoriques. Je crois plutôt que non, monsieur le président.

Je viens de consulter les deux témoins qui m'accompagnent et l'on propose que nos experts nous expliquent les amendements que propose le gouvernement un à un. Ils les reprendront un par un, répondront à nos questions et lorsque la liste sera terminée nous passerons à l'étape suivante. C'est ce que nous proposons si vous êtes d'accord.

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Reid): Nous pourrions donc passer aux amendements proposés, monsieur le secrétaire parlementaire.

M. Thacker: M. Mulder peut commencer et les experts qui sont assis le long du mur seront invités à répondre s'il y a lieu.

Le président suppléant (M. Reid): Je devrais peut-être demander un éclaircissement. Je suppose que vous parlez des amendements au projet de loi C-19.

M. Thacker: Au projet de loi C-18, monsieur. Si vous le voulez bien, nous commencerons par M. Mulder.

Le président suppléant (M. Reid): Monsieur Mulder.

M. Nick G. Mulder (sous-ministre adjoint, Politique et coordination, ministère des Transports): Si vous le permettez, vous remarquerez que le premier document, intitulé «Modifications projetées—Partie 1», les amendements que le gouvernement propose au projet de loi C-18, sont présentés article par article. On explique brièvement les amendements. Certaines explications sont en caractère gras d'autres non. Les plus importantes sont celles en caractères gras.

De plus, il y aura peut-être d'autres amendements, mais en substance ce sont tous ceux dont on a discuté avec le ministre et d'autres personnes jusqu'à maintenant. Ce n'est peut-être pas la liste finale qui sera distribuée dans un jour ou deux.

Je parlerai des deux premiers et céderai ensuite la parole à M^{me} Bloodworth. Le premier porte sur les amendements à l'article sur la politique de transport, le paragraphe 3(1)(f). Certaines parties, surtout les compagnies de chemins de fer, ont demandé que certains adjectifs soient ajoutés s'il y a indemnisation pour les services obligatoires. Je crois que le CN proposait «juste et adéquat» et le gouvernement propose «juste et raisonnable».

Devrais-je simplement poursuivre si on ne m'interrompt pas?

Le président suppléant (M. Reid): À moins que les membres du Comité ne demandent des éclaircissements, il a été entendu qu'il s'agissait d'un processus préliminaire

[Text]

preliminary process and not a clause-by-clause consideration. Let us have any questions on the clause as proposed.

Mr. Benjamin: What is the difference between "reasonable" and "adequate"?

Mr. Mulder: "Adequate" is more accounting terminology, assessing whether or not it is adequate relative to your rate of return and so on. "Reasonable" is more in the eyes of the beholder.

Mr. Benjamin: It does not necessarily mean it will be adequate.

Mr. Mulder: They are not necessarily synonymous in total.

The next amendment is under clause 6 dealing with the establishment and operation of the agency. The government thinks there should be a deletion of subclause 6(3), which says:

At least one of either the Chairman or Vice-Chairman shall be a barrister or advocate of at least ten years standing at the bar of a province.

The Acting Chairman (Mr. Reid): The recommendation is to delete—

Mr. Mulder: To delete it so that anybody, whether he is a lawyer or not, can be the chairman or the vice-chairman.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Any questions?

Mr. Angus: This is the anti-lawyer clause.

Mr. Benjamin: Or delaying under the bar.

The Acting Chairman (Mr. Reid): We will proceed, Mr. Mulder, unless there are questions directed to the—

Mr. Mulder: The next one is clause 12, which Mrs. Bloodworth will deal with.

• 1630

Ms Margaret Bloodworth (Acting General Counsel, Canadian Transport Commission): Clauses 12 and 21 really remove an overlap between those two clauses in which responsibilities were given to the chairman to apportion work between members and there was also a responsibility in by-laws made by the agency. Those two amendments remove that duplication and leave the question of apportionment of work among members to the chairman. The by-laws will deal with the conduct of meetings of the agency and the things they do as a group.

The first subclause is an amendment to the end of that to add a specific reference to regional offices. That is the subclause that says the head office shall be in the National Capital Region, and this would explicitly state that regional offices may be established from time to time in various areas of the country.

Mr. Angus: It is obviously a bit vaguer than some people would like. Some people were suggesting that there be one

[Translation]

et non pas d'une étude article par article. Passons aux questions pour chaque article.

M. Benjamin: Quelle est la différence entre «raisonnable» et «adéquat»?

M. Mulder: «Adéquat» est plus un terme de comptabilité, on évalue si l'indemnisation est adéquate par rapport au taux de rendement etc. Le terme «raisonnable» est davantage une question de jugement.

M. Benjamin: Cela ne signifie pas nécessairement qu'elle sera adéquate.

M. Mulder: Les deux termes ne sont pas nécessairement synonymes.

L'amendement suivant porte sur l'article 6 relatif à la constitution et au fonctionnement de l'office. Le gouvernement estime que l'on devrait supprimer le paragraphe 6(3) qui stipule ce qui suit:

Pour ce qui est du président et du vice-président, l'un d'eux au moins est choisi par les avocats membres d'un barreau provincial depuis au moins 10 ans.

Le président suppléant (M. Reid): On recommande de supprimer. . .

M. Mulder: De supprimer ce paragraphe afin que quiconque puisse être président ou vice-président, qu'il soit avocat ou non.

Le président suppléant (M. Reid): Des questions?

M. Angus: C'est l'article anti-avocat.

M. Benjamin: Ou qui retarde.

Le président suppléant (M. Reid): Nous pouvons poursuivre, monsieur Mulder, à moins qu'il y ait des questions au sujet de. . .

M. Mulder: L'amendement suivant porte sur l'article 12, dont parlera M^{me} Bloodworth.

Mme Margaret Bloodworth (conseiller général adjoint, Commission canadienne des transports): Les articles 12 et 21 du projet de loi suppriment en fait un chevauchement entre ces deux dispositions qui confiaient d'une part au président la responsabilité de répartir le travail entre les membres, répartition qui était d'autre part régie également par le règlement de l'Office. Ces deux amendements suppriment ce chevauchement et confient au président la répartition du travail entre les membres. Le règlement de l'Office ne traitera plus que du calendrier des réunions et du travail collectif de l'Office.

La modification au premier paragraphe ajoute une mention expresse des bureaux régionaux. Ce paragraphe dit que le siège de l'Office se situera dans la région de la Capitale nationale et avec cet amendement nous disons expressément que des bureaux régionaux pourront être établis de temps à autre dans des diverses régions du pays.

M. Angus: C'est manifestement un libellé plus vague que ce que certains souhaiteraient. Certains témoins ont

[Texte]

specifically in western Canada and one specifically in Atlantic Canada. Is there a legal reason why you used this phraseology as opposed to a political reason that you want the flexibility?

Ms Bloodworth: I guess it would be unusual to specify in an act where your regional offices had to exactly be, because you could not change those from time to time if things—you are talking about regions.

Mr. Angus: Yes. I am not saying it should be in city X, Y, or Z. The suggestion was made that there should be one in what is loosely called western Canada or eastern Canada.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, there is legally no need for that amendment, because the bill only specifies where the head office shall be. The current Saskatoon office of the CTC is entirely set up legally and there is no part of an act that says there must be an office in Saskatoon. This is the desire on the part of various people to have some specificity. It just says regional offices. They could be in the west, they could be in northern Ontario, they could be in the Atlantic provinces, wherever there is deemed to be a necessity by the management of the agency.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Let us move to Mr. Robichaud and go back to Mr. Benjamin.

Mr. Robichaud: What would be defined as a region in the terms here?

Ms Bloodworth: As it is used here it would just mean any office outside Ottawa, outside the head office. It is regional as opposed to head office.

Mr. Robichaud: You could have one in Atlantic Canada?

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Benjamin: One in Quebec.

Mr. Robichaud: In western Canada?

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Robichaud: Northern Canada?

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Robichaud: Quebec?

Mr. Mulder: It is possible.

Ms Bloodworth: It is possible. You might run out of people if you went too far, but you could legally have them anywhere.

Mr. Benjamin: Why does it say "from time to time"? Does that mean you might open one for a while and then close it and then open one again somewhere else and then close it? That sounds like an administrative boondoggle to me and a lot of extra expense.

[Traduction]

demandé qu'un bureau soit ouvert spécifiquement dans l'ouest du Canada, et un autre spécifiquement dans la région Atlantique. Est-ce que ce manque de précision est dû à une considération juridique ou bien souhaitez-vous garder cette flexibilité pour des raisons politiques.

Mme Bloodworth: Je pense qu'il serait inhabituel de spécifier dans une loi où les bureaux régionaux doivent être situés car il se pourrait qu'on veuille les déplacer à un moment donné. Vous parlez de régions.

M. Angus: Oui. Je ne demande pas que l'on spécifie la ville. Certains témoins ont préconisé qu'un bureau soit ouvert dans l'ouest et un dans l'est du Canada.

M. Mulder: Monsieur le président, cet amendement n'est juridiquement pas nécessaire car le projet de loi spécifie uniquement le lieu du siège. Le bureau que la CCT possède actuellement à Saskatoon est parfaitement légal, bien que la loi ne précise nulle part qu'il doit exister un bureau à Saskatoon. Nous introduisons cet amendement uniquement pour donner satisfaction à ceux qui souhaitent une mention expresse. Il est simplement question de «bureaux régionaux». Il pourraient se situer dans l'ouest, ou dans le nord de l'Ontario, ou dans les provinces Atlantiques, partout où l'Office pourrait vouloir en ouvrir.

Le président suppléant (M. Reid): La parole est à M. Robichaud d'abord, et elle ira ensuite à M. Benjamin.

M. Robichaud: Quelle serait ici la définition de «région»?

Mme Bloodworth: Dans ce contexte, il s'agit de tout bureau situé ailleurs qu'à Ottawa, autre que le siège. C'est par opposition au siège.

M. Robichaud: Vous croyez en avoir un dans la région Atlantique?

Mme Bloodworth: Oui.

M. Benjamin: Un au Québec.

M. Robichaud: Un dans l'Ouest?

Mme Bloodworth: Oui.

M. Robichaud: Dans le nord du Canada?

Mme Bloodworth: Oui.

M. Robichaud: Au Québec?

M. Mulder: C'est possible.

Mme Bloodworth: C'est possible. On finirait par manquer de personnel si l'on en ouvrait trop, mais on pourrait en ouvrir légalement partout.

M. Benjamin: Pourquoi précise-t-on: «de temps à autre»? Cela signifie-t-il que vous pourriez avoir un bureau quelque part pendant quelque temps, le fermer dans cette ville et le rouvrir ailleurs avant de le fermer de nouveau? Cela serait très encombrant sur le plan administratif et coûterait très cher.

[Text]

Ms Bloodworth: It allows some flexibility. It might change over time—where there is a regional office for a certain period of time and you might want to establish one somewhere else some other time.

Mr. Benjamin: You can put it in a railway car, then.

Mr. Mulder: On the assumption, Mr. Chairman, that the current legislation has lasted 20 years, if this one were to last 30 years or whatever, there may be different requirements from time to time.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Ms Bloodworth, subclauses 20(2) and 20(3).

Ms Bloodworth: These amendments would establish the residence of members. The need for that is related to the section that indicates members are entitled to be paid travel expenses when they are away from their ordinary place of residence. These amendments would establish that their ordinary place of residence would be in the National Capital Region unless they were assigned to a regional office, in which case it would be there. They would then get travel expenses whenever they were away from that location.

Mr. Angus: Is the definition of the National Capital Region sufficiently broad enough in terms of commuting distance?

• 1635

Ms Bloodworth: It is used in the National Capital Region deposition in the National Capital Act. There is also flexibility for the Governor in Council to specify some distance beyond that, so any commuting distance could be accommodated.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Subclause 36(2).

Ms Bloodworth: I believe subclause 36(2) was a request of the railways. It is the clause which allows the agency to hear from any provincial or municipal government, association or other body representing the interests of shippers in Canada at any hearing. This would add a reference to any association representing carriers which could also be heard.

Subclause 38(2) is basically a grammatical change. Right now "a mode of transportation" is used and it really should be "a transportation undertaking"

Mr. Benjamin: Why?

Ms Bloodworth: One does not normally operate a mode of transportation, you operate a transportation undertaking.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Clause 42.

Ms Bloodworth: Clause 42 allows an order of the agency to be an order of the Federal Court. This particular language is somewhat archaic. We have been informed by those involved and they have suggested some wording

[Translation]

Mme Bloodworth: Cela donne quelque flexibilité. Il est possible que l'on veuille déplacer un bureau régional pour une raison quelconque.

M. Benjamin: Autant le mettre dans un wagon de chemin de fer, dans ce cas.

M. Mulder: La loi actuelle a duré 20 ans. Si celle-ci reste en vigueur pendant 30 ans ou plus, les besoins pourront changer au fil du temps.

Le président suppléant (M. Reid): Madame Bloodworth, voyons les paragraphes 20(2) et 20(3).

Mme Bloodworth: Ces amendements déterminent le lieu de résidence des membres. Cela est dû au fait que les membres ont droit au remboursement de leurs frais de voyage lorsque ils sont en déplacement, hors de leur lieu de résidence habituelle. Ces amendements précisent que leur lieu de résidence habituelle se situe dans la région de la Capitale nationale, à moins qu'ils ne soient affectés à un bureau régional, auquel cas leur lieu de résidence sera dans cette ville. Ils auraient droit au remboursement de leurs frais de déplacement chaque fois qu'ils auraient à se rendre ailleurs.

M. Angus: Est-ce que la définition de «région de la Capitale nationale» est suffisamment large pour ne pas englober les déplacements quotidiens entre le domicile et le bureau?

Mme Bloodworth: C'est la même définition que dans la loi sur la Capitale nationale. Le gouverneur en conseil peut également spécifier une distance supérieure, afin d'englober dans la définition un domicile plus éloigné.

Le président suppléant (M. Reid): Paragraphe 36(2).

Mme Bloodworth: Je crois que cela répond à une demande des compagnies ferroviaires. Cette disposition permet à l'Office d'entendre tout gouvernement provincial ou toute municipalité, association ou autre organisme représentant les intérêts des expéditeurs du Canada, à l'occasion de toute audience. On précise ici qu'une association représentant les transporteurs pourrait également être entendue.

L'amendement au paragraphe 38(2) ne constitue qu'une modification grammaticale. On remplace «mode de transport», par «entreprise de transport».

M. Benjamin: Pourquoi?

Mme Bloodworth: Normalement, on exploite pas un mode de transport, on exploite une entreprise de transport.

Le président suppléant (M. Reid): Article 42.

Mme Bloodworth: L'article 42 assimile une ordonnance de l'agence à une ordonnance de la Cour Fédérale. Ce libellé est quelque peu archaïque. Les intéressés nous l'ont fait remarquer et ont demandé un libellé plus conforme à

[Texte]

more in keeping with modern usage and modern statutes. Basically, it would do as this clause says, but in simpler language.

Mr. Angus: The whole of clause 42 is being revised.

Ms Bloodworth: No, the first three subclauses have some revisions. It is hoped you will have them in the next day or two. They are being drafted now.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Subclause 44(1).

Ms Bloodworth: Subclause 44(1) is strictly grammatical. It should be "it" and not "they" in line 25.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Clause 47.

Ms Bloodworth: These amendments relate to final-offer arbitration. Clause 47 and clause 58 are worded very awkwardly. They are worded to say to what these clauses do not apply, which makes it quite awkward to figure out to what they do apply. They are going to be restructured so they list the things to which they apply. It is basically a grammatical change.

The more important change related to clause 47 is a proposal to exclude from final-offer arbitration rail, trailer and container traffic, except for containers arriving at a port in Canada served by only one railway company, by water for further movement by rail or by rail for further movement by water. That exemption is basically the same as is in the competitive line rates provisions.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Are there any questions on clause 47? We will deal with clauses 47 and 58 together. Mr. Angus.

Mr. Angus: I need some help on this one. I can see concern by farmers about not seeing the words "Western Grain Transportation Act" in this bill. By trying to clarify the language, are we not creating some fears or some problems?

Ms Bloodworth: Those words will remain. In effect, it will say clauses 48 to 57 apply to the movement of goods by rail, except goods under the Western Grain Transportation Act.

Mr. Angus: I see. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Any further questions? Subclause 51(2).

Ms Bloodworth: Subclause 51(2) is as a result of a proposal of Canadian Pacific and some shippers that the arbitrator not have specific criteria listed in the act. Instead, it would be left to the arbitrator to determine what is relevant for him to consider. It would delete paragraphs 51(2)(a), 51(2)(b), 51(2)(c), 51(2)(d), and 51(2)(e)—

Mr. Benjamin: —and (f) and (g).

[Traduction]

l'usage moderne. Il s'agit de dire la même chose mais en terme plus simple.

M. Angus: C'est donc tout l'article 42 qui est touché par cette modification.

Mme Bloodworth: Non, les trois premiers paragraphes seulement. J'espère que vous aurez ce texte d'ici un jour ou deux, il est actuellement en cours de rédaction.

Le président suppléant (M. Reid): Paragraphe 44(1).

Mme Bloodworth: C'est une modification purement grammaticale. Il s'agit de remplacer *it* par *they* dans la version anglaise, ligne 25.

Le président suppléant (M. Reid): Article 47.

Mme Bloodworth: Ces amendements portent sur l'arbitrage de la dernière offre. Les articles 47 et 58 sont formulés de façon très maladroite. Ils indiquent à quoi ils ne s'appliquent pas, ce qui rend très mal aisée la détermination de ce à quoi ils s'appliquent. Ils vont donc être reformulés de façon à spécifier en quoi ils s'appliquent. C'est essentiellement un changement d'ordre grammatical.

La modification la plus importante à apporter à l'article 47 du projet de loi consiste à exclure de l'arbitrage de la dernière offre le trafic transporté par rail, remorque et conteneur, sauf dans le cas des conteneurs, dans une partie du Canada desservie par une seule compagnie ferroviaire, des conteneurs qui arrivent par eau à un port en vue d'un transport ultérieur par rail ou qui arrivent par rail à un port en vue d'un transport ultérieur par eau. Cette exclusion est à peu près la même que dans les dispositions sur les tarifs de ligne compétitifs.

Le président suppléant (M. Reid): Y a-t-il des questions sur l'article 47? Nous examinons les articles 47 et 58 ensemble. Monsieur Angus.

M. Angus: J'ai besoin de quelques explications. Les agriculteurs risquent de s'inquiéter de ne pas trouver ici mention de la «Loi sur le transport des grains de l'Ouest». En voulant simplifier le libellé, ne va-t-on pas engendrer d'autres problèmes ou susciter des inquiétudes?

Mme Bloodworth: Ces termes resteront. En fait, le texte dira que les articles 48 à 57 s'appliquent au transport des marchandises par rail, à l'exception des marchandises visées par la Loi sur le transport des grains de l'Ouest.

M. Angus: Je vois. Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Reid): Autres questions? Paragraphe 51(2).

Mme Bloodworth: Cet amendement fait suite à une proposition du Canadien Pacific et de certains expéditeurs qui souhaitent que l'on n'impose pas à l'arbitre des critères spécifiques. Et qu'on le laisse déterminer ce qu'il juge pertinent. On supprime donc les alinéas 51(2)a), 51(2)b), 51(2)c), 51(2)d), et 51(2)e). . .

M. Benjamin: . . . ainsi que f) et g).

[Text]

Ms Bloodworth: Yes, all of them.

Mr. Ouellet: I have a point of clarification on this clause about final-offer arbitration. In the text, in French you say *arbitrage de la dernière offre*. Are you going to change the wording? As you will notice, the French version talks about *arbitrage*, not of *la dernière offre*. In other words, this text is okay. I do not know if you have difficulty with the people who have translated the legislation, but *arbitrage* and final-offer arbitration is not the same.

• 1640

Ms Bloodworth: No, we did not intend to change the bill by this list. It is important to note that different people wrote it. It was not the drafters at the Department of Justice who wrote the list we provided for you, so there was no decision made to change the language.

Mr. Ouellet: Well, I would therefore suggest that you consult with the drafters of the Department of Justice, because when you look at these clauses there is reference in the English versions to final-offer arbitration, but the French version exclusively refers to *arbitrage*. Literally, *arbitrage* means that you have a referee who can bring in whatever decision he wants. You know, he takes the views of the two parties and makes his own final decision, which could be made up of a little bit of the employer's views and a little bit of the employee's views.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Mr. Ouellet, I wonder if we could let it go at that. The point is well taken, and Mrs. Bloodworth will look at the translation before she comes forward with the draft amendments to the bill.

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman, we will take that up.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, we have a team working on this right now to make sure that those things get sorted out.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Are we prepared to come back to consideration of business right after the disposal of this vote?

Some hon. members: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Reid): The meeting is then adjourned for the vote.

• 1643

• 1705

The Acting Chairman (Mr. Reid): The meeting will resume. When we broke off for the vote, Mr. Angus had a question on subclause 51(2).

Mr. Angus: Yes. You indicated that paragraphs 51(2)(a) through 51(2)(g) would be dropped, but what about the main part of subclause 51(2) dealing with:

[Translation]

Mme Bloodworth: Oui, tous les alinéas.

M. Ouellet: J'ai une précision à demander sur cet article. Dans le texte français, il est question de *arbitrage de la dernière offre*. Est-ce que vous allez modifier ce libellé? Vous avez remarqué que la version française du projet de loi ne parle que de *arbitrage*, sans mention de la *dernière offre*. C'est le nouveau texte qui me paraît bon. Je ne sais pas si vous avez des difficultés avec les traducteurs du projet de loi mais *arbitrage* et *final-offer arbitration* ne signifient pas la même chose.

Mme Bloodworth: Non, cette liste n'a pas été dressée dans le but de modifier le projet de loi. Il est important de signaler qu'elle a été rédigée par plusieurs personnes. Ce ne sont pas les rédacteurs du ministère de la justice qui ont dressé la liste que nous vous avons remise et nous n'avons pas décidé de modifier le libellé.

M. Ouellet: Dans ce cas-là, je vous suggère de consulter les rédacteurs du ministère de la justice parce que la version anglaise de ces articles parle de *final-offer arbitration* tandis que la version française utilise exclusivement le terme *arbitrage*. Le terme *arbitrage* signifie littéralement qu'un arbitre rend la décision qu'il veut. Il écoute les exposés des deux parties puis rend sa propre décision finale en prenant, au besoin, certains arguments de l'employeur et certains arguments de l'employé.

Le président suppléant (M. Reid): Monsieur Ouellet, je me demande si nous ne pourrions nous en tenir à cela. Vous avez fait une excellente remarque et M^{me} Bloodworth examinera la traduction avant de présenter le projet d'amendement.

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président, c'est ce que nous ferons.

M. Mulder: Monsieur le président, nous avons déjà une équipe qui examine actuellement le projet de loi pour éliminer des problèmes comme ceux-là.

Le président suppléant (M. Reid): Êtes-vous prêt à passer au prochain point à l'ordre du jour après ce vote?

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Reid): La séance est levée jusqu'après le vote.

Le président suppléant (M. Reid): La séance est ouverte. Quand nous nous sommes arrêtés pour aller voter, M. Angus venait de dire qu'il voulait poser une question sur le paragraphe 51(2).

M. Angus: Oui. Vous avez dit que les alinéas 51(2)a) à 51(2)g) seraient supprimés mais qu'en est-il du début du paragraphe 51(2) qui dit:

[Texte]

... whether there is available to the shipper an alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods to which the matter relates. . .

Will that part remain?

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

• 1710

The Acting Chairman (Mr. Reid): Clause 52.

Ms Bloodworth: In clause 52 there will be a subclause added that will just require the carrier to put into effect the arbitrator's decision, so it will not leave it purely to a matter of contract between the parties.

Mr. Taylor: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Are there any questions? Subclause 52(4).

Ms Bloodworth: Subclause 52(4) will change the requirement that reasons be provided by an arbitrator from "when one party asks" to "when all parties ask".

The Acting Chairman (Mr. Reid): Mr. Angus.

Mr. Angus: Does that mean a single party could not on their own request that information?

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Angus: What is the rationale behind that change?

Ms Bloodworth: There are shippers certainly, and also carriers, who have expressed the concern that if a whole series of decisions comes out of an arbitrator it will become a very legalistic process and they will be forced into hiring lawyers to represent them and argue that their case is similar to a previous case, and so on. They are very much against that. They have said: We would rather take our lumps, and we will win some and we will lose some, but we do not have to fight all the previous ones when we go in.

Mr. Angus: You have lost me.

Mr. Ouellet: Does it mean that in order to have a written decision both parties have to ask for it? That is what it means.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Ouellet: In other words, before only one party could ask for it.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Ouellet: Now it has to be a unanimous request.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Angus: Okay. I understand now. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Clause 53 is consequential to clause 52. Clause 53?

[Traduction]

... tient également compte de la possibilité ou non pour l'expéditeur de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel, des marchandises en question. . .

Ce libellé sera-t-il conservé?

Mme Bloodworth: Oui.

M. Angus: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Reid): Article 52.

Mme Bloodworth: Un nouveau paragraphe sera ajouté à l'article 52 pour exiger du transporteur qu'il applique la décision de l'arbitre, de sorte que la suite à donner à cette décision ne dépendra pas uniquement du contrat entre les parties.

M. Taylor: D'accord.

Le président suppléant (M. Reid): Y a-t-il d'autres questions? Nous passons au paragraphe 52(4).

Mme Bloodworth: Au paragraphe 52(4), nous apporterons un amendement qui obligera l'arbitre à donner les motifs de sa décision «sur demande de toutes les parties» plutôt que «sur demande d'une partie».

Le président suppléant (M. Reid): Monsieur Angus.

M. Angus: Est-ce que cela signifie que l'une des parties seulement ne pourrait pas demander ces renseignements?

Mme Bloodworth: Oui.

M. Angus: Quelle est la raison de ce changement?

Mme Bloodworth: Des expéditeurs et des transporteurs aussi ont dit craindre que, si l'arbitre rend toute une série de décisions, cela n'alourdisse le processus juridique et les oblige à embaucher des avocats pour faire valoir que l'affaire est comparable à une affaire antérieure, etc. Ils s'y opposent carrément. Ils nous ont dit qu'ils préfèrent courir le risque de gagner certaines causes et d'en perdre d'autres plutôt que d'être obligés de faire trancher toutes les causes antérieures à chaque fois.

M. Angus: Je ne vous suis plus.

M. Ouellet: Est-ce que cela signifie que, pour obtenir par écrit les motifs d'une décision, les deux parties doivent le demander? C'est ce que cela signifie.

Mme Bloodworth: Oui.

M. Ouellet: Autrement dit, auparavant, il suffisait qu'une partie le demande.

Mme Bloodworth: Oui.

M. Ouellet: Maintenant il faut que toutes les parties en fasse la demande.

Mme Bloodworth: Oui.

M. Angus: D'accord. Je comprends maintenant. Merci.

Le président suppléant (M. Reid): L'article 53 découle de l'article 52. À l'article 53?

[Text]

Ms Bloodworth: Clause 53? That is just if you do not have both parties... one party requesting, you do not need the clause on that party paying for the reasons. They will share it equally, as with all other costs.

Mr. Ouellet: Could I ask why you believe it is better? What is the rationale for this instead of what is in the legislation?

Ms Bloodworth: For all parties requesting reasons rather than one?

The Acting Chairman (Mr. Reid): No, I think Mr. Ouellet is going back to subclause 52(4).

Mr. Ouellet: Yes.

Ms Bloodworth: Yes. As I stated, some parties, both shippers and carriers, have expressed a fear that the arbitration process could become very court-like if they have a series of precedents that exist—that they will then be forced into hiring lawyers to argue their side and distinguish their case from past cases. They are very much afraid of that happening. They want it to be just their case only, and not anybody else's case that is argued.

Mr. Ouellet: But is it not true that at any rate, if both parties request it, you will have a written report and that could serve as a precedent?

Ms Bloodworth: That is expected to happen very infrequently, because it is probably only the person who loses who would generally have an interest in getting the reasons. It may happen indeed, but far less frequently than if one party can request.

Mr. Ouellet: In other words, you rule out those things. What you have now decided is that will be it. The one who wins will always object.

Mr. Mulder: More frequently.

Ms Bloodworth: Yes, most often he will.

Mr. Ouellet: So why not scratch the entire clause?

Mr. Mulder: That is an option.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Let us go back to Mr. Angus. I think there is no use carrying on a discussion on the basis of a clause-by-clause consideration and moving amendments when we come back to it.

Mr. Ouellet: Okay.

The Acting Chairman (Mr. Reid): There are clarification procedures here. Mr. Angus.

Mr. Angus: I have a question about something that has not been proposed by the government, and that is in terms of the parties to the arbitration. Obviously in most cases it

[Translation]

Mme Bloodworth: À l'article 53? Il s'applique seulement si les deux parties ne font pas la demande... cet article ne s'applique pas lorsqu'une seule partie présente la demande puisque c'est elle qui paie les honoraires lorsqu'elle demande à l'arbitre de donner ses motifs. Quand les deux parties présentent la demande, elles partagent également les honoraires et tous les autres frais.

M. Ouellet: Puis-je savoir pourquoi vous pensez que cette disposition est meilleure? Pourquoi avez-vous jugé utile de remplacer ce qui se trouve actuellement dans le projet de loi?

Mme Bloodworth: Vous me demandez pourquoi toutes les parties doivent présenter la demande plutôt qu'une seule?

Le président suppléant (M. Reid): Non, je crois que M. Ouellet parle à nouveau du paragraphe 52(4).

M. Ouellet: Oui.

Mme Bloodworth: Oui. Comme je l'ai dit, des expéditeurs et des transporteurs ont dit craindre que les procédures d'arbitrage ne se transforment en procédures quasi judiciaires s'il y a toute une série de précédents; ils craignent d'être obligés d'embaucher des avocats pour faire valoir leurs arguments et différencier leurs causes d'affaire antérieures. Ils craignent énormément cela. Ils veulent que l'arbitre se prononce sur leur cause seulement sans qu'il soit possible d'invoquer des causes antérieures.

M. Ouellet: Mais n'est-il pas vrai que si les deux parties le demande, l'arbitre devra de toute façon exposer ses motifs par écrit et que cela pourrait servir de précédent?

Mme Bloodworth: Nous prévoyons que cela se produira très rarement puisque seule la partie déboutée aurait intérêt à demander les motifs. Cela pourrait se produire mais se sera beaucoup moins fréquent que s'il suffisait qu'une seule partie en fasse la demande.

M. Ouellet: Autrement dit, vous excluez cette possibilité. La décision sera sans appel. Celui qui aura eu gain de cause s'opposera toujours à la demande.

M. Mulder: Le plus souvent.

Mme Bloodworth: Oui, il s'y opposera dans la plupart des cas.

M. Ouellet: Alors, pourquoi ne pas supprimer simplement l'article?

M. Mulder: C'est une possibilité.

Le président suppléant (M. Reid): Revenons à M. Angus. Ce n'est pas utile de poursuivre le débat maintenant puisque nous pourrions le faire quand les amendements seront présentés.

M. Ouellet: D'accord.

Le président suppléant (M. Reid): Ces discussions ont pour but d'obtenir des éclaircissements. Monsieur Angus.

M. Angus: J'aimerais poser une question au sujet d'un aspect sur lequel le gouvernement n'a rien proposé. Dans la plupart des cas, les parties à l'arbitrage seront un

[Texte]

is a shipper and a carrier. There was the one suggestion—I guess it was from the Iron Ore Company of Canada—to allow a third party into the activity or the action, because they felt that as the direct competitor there was a problem in them not being a party to the arbitration. Obviously you have just either decided to ignore that or have felt it was not needed. Perhaps I could have the officials respond to that.

Ms Bloodworth: I think what the Iron Ore Company of Canada wanted was an exemption from arbitration. They did not want to go to arbitration at all, and their argument was just as you stated—that there was the third party.

• 1715

There is an existing provision in the legislation under paragraph 48(3)(b) to allow the agency, where it is of the opinion that:

... the matter raises issues of general public interest and that interests other than those of the shipper and carrier concerned may be materially prejudiced by the matter submitted, and that the matter should be investigated by the agency pursuant to clause 59 to move it to clause 59 and arbitration.

It would allow a third party, the Iron Ore Company of Canada or some other third party—

Mr. Angus: You are correct in saying it was the Iron Ore Company of Canada's position, but during the discussion there was also a question about direct third-party access. Thank you; generally it is satisfactory.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Thank you. Clause 58 was considered with clause 47. I assume there are no questions on it. We will go to clause 60.

Ms Bloodworth: I do not think I dealt with clause 54. Clause 54 is a clarification. It is the clause requiring an agency to keep information confidential if the parties to the arbitration want it kept confidential. It did not explicitly refer to information contained in confidential contracts. The wording will be clarified to ensure we are also including information that might have been contained in a confidential contract as being information that has to be kept confidential.

Mr. Ouellet: Which reason are you talking about?

Ms Bloodworth: Clause 54. If the arbitrator gives reasons, he is not to put into the reasons any information he may have gained from a confidential contract.

The Acting Chairman (Mr. Reid): No disclosure.

Mr. Angus: Does that not in some way invalidate a written reason?

Ms Bloodworth: No, not necessarily. What it is saying is he may have relied in part on something he gained from a confidential contract. He may say that. He cannot put the

[Traduction]

expéditeur et un transporteur. Un des témoins—je crois que c'était la *Iron Ore Company of Canada*—a proposé qu'un tiers puisse participer aux procédures d'arbitrage qui pourrait le toucher en tant que concurrent direct. Manifestement, vous avez décidé de ne pas tenir compte de cette proposition ou vous avez jugé qu'elle est inutile. J'aimerais que les hauts fonctionnaires m'expliquent leurs raisons?

Mme Bloodworth: Je crois que la *Iron Ore Company of Canada* demandait d'être exemptée de l'arbitrage. Elle ne voulait pas du tout être obligée d'aller en arbitrage et invoquait l'argument que vous avez mentionné, à savoir la présence d'une tierce partie.

Aux termes de l'article 48(3)b) de la loi, lorsque l'Office estime que:

la question soulevée est d'intérêt public général et que la tenue de l'arbitrage serait notablement préjudiciable aux intérêts autres que ceux du transporteur et de l'expéditeur en cause, et qu'il est d'avis qu'il y aurait lieu de procéder par voie d'enquête en application de l'article 59.

Ainsi, une tierce partie, la *Iron Ore Company of Canada* ou une autre partie. . .

M. Angus: Vous avez raison de dire que c'était là la position de la *Iron Ore Company of Canada*, mais au cours de la discussion, on a fait également mention de l'accès direct par un tiers. Je vous remercie. De façon générale, c'est satisfaisant.

Le président suppléant (M. Reid): Je vous remercie. L'article 58 a été étudié en même temps que l'article 47. Je suppose que vous n'avez pas de questions. Passons à l'article 60.

Mme Bloodworth: Je ne pense pas qu'on ait étudié l'article 54, qui devrait être précisé. En vertu de cet article, l'Office est tenu de garder confidentiels les renseignements fournis par une partie à un arbitrage si cette dernière le désire. L'article ne précise pas si cela s'applique aux renseignements contenus dans les contrats confidentiels. Il faudrait préciser le libellé pour s'assurer que cela s'applique aux renseignements contenus dans un contrat confidentiel.

M. Ouellet: De quel article s'agit-il?

Mme Bloodworth: De l'article 54. Même si l'arbitre justifie sa décision, il ne doit faire mention des informations qu'il a obtenues par le truchement du contrat confidentiel.

Le président suppléant (M. Reid): Par de divulgation.

M. Angus: Mais dans ce cas-là, est-ce que les motifs de la décision ont toujours lieu d'être?

Mme Bloodworth: Oui, probablement. Autrement dit, l'arbitre s'appuie en partie sur des renseignements contenus dans un contrat confidentiel. Il peut même le

[Text]

information he relied on in the decision because it would become public.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Do we move to clause 60?

Mr. Ouellet: Clause 58.

Ms Bloodworth: Clause 58 is a restructuring in the same manner as clause 47, to say what is covered rather than what is not covered.

Clause 60 is consequential on the amendment to clause 59, removal of the criteria. Those criteria were also reference. The criteria for arbitrators to consider was also referenced in clause 60. That reference has been removed.

Mr. Angus: Is the whole thing being removed?

Ms Bloodworth: Paragraph 60(e) says the factors described in clause 51 will be removed.

The Acting Chairmain (Mr. Reid): Clause 67.

Ms Bloodworth: This is in part II.

Mr. Ouellet: I am sorry, I may be a little slow. I missed this one. What are you going to do at clause 60?

Ms Bloodworth: Paragraph 60(e) will be removed.

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me come back in, if I may. It means the part I questioned you about at the beginning of this clause, dealing with alternate, effective, adequate and competitive means of transporting the goods to which the matter relates, is no longer referenced either?

Mr. Mulder: No, it is still referenced, but the detailed criteria for the judgment and the arbitrator are removed.

Mr. Angus: But by dropping paragraph 60(e)—

Ms Bloodworth: You are right. We have dropped reference to anything in clause 51, but paragraph 60(e) already refers to the question of competition in this clause.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Are we ready to move on?

Ms Bloodworth: In clause 67, the change to the definition of "Canadian", we will add words to the criteria for 75% of the voting shares, to add a criterion that the air carrier is Canadian controlled to avoid any situation where someone may evade the numerical criteria by some sort of corporate arrangement.

Mr. Benjamin: In many corporations in Canada the shares are so widely held that in effect someone with as little as 12% or 15% of the shares controls the company. Have you looked into it? The 25% still leaves the door open for somebody other than a Canadian to have effective control of the company because shares are so widely held. They will have a pocketful of proxies, and they in effect control the company with less than 25% ownership.

[Translation]

dire mais il ne peut pas préciser quels sont les renseignements sur lesquels il a basé sa décision car cela reviendrait à les divulguer.

Le président suppléant (M. Reid): Est-ce qu'on passe à l'article 60?

M. Ouellet: Article 58.

Mme Bloodworth: L'article 58 devrait être restructuré comme l'article 47 pour préciser ce qui est couvert et non ce qui ne l'est pas.

L'article 60 découle de l'amendement à l'article 59, soit la suppression des critères. Ces critères relatifs aux arbitres figuraient ailleurs, dans l'article 60. Ce n'est plus le cas.

M. Angus: Est-ce qu'on a tout supprimé?

Mme Bloodworth: L'article 60(e) précise que les facteurs mentionnés à l'article 51 ne sont plus pris en considération.

Le président suppléant (M. Reid): Article 67.

Mme Bloodworth: C'est dans la deuxième partie.

M. Ouellet: Excusez-moi, je ne suis pas vite sur mes patins. Je n'ai pas compris. Qu'est-ce qu'on fait pour l'article 60?

Mme Bloodworth: L'article 60(e), disparaît.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de revenir en arrière. Est-ce que cela veut dire que le début de l'article disparaît, celui sur lequel j'ai posé mes questions et qui porte sur un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel des marchandises en question ainsi que de tout autre élément utile?

M. Mulder: Non, il ne disparaît pas. Ce qui disparaît, ce sont les critères précis sur lesquels repose la décision de l'arbitre.

M. Angus: Mais si vous supprimez l'article 60(e). . .

Mme Bloodworth: Vous avez raison. Ce n'est plus mentionné dans l'article 51, mais l'article 60(e) parle de concurrence.

Le président suppléant (M. Reid): Nous pouvons continuer?

Mme Bloodworth: À l'article 67, il faudrait modifier la définition de transporteur «canadien», en ajoutant qu'il faut détenir 75 p. 100 des actions donnant droit de vote; cela donnerait un critère supplémentaire pour éviter que l'on ne contourne la loi pour éviter de respecter les critères du nombre.

M. Benjamin: Pour bien des sociétés canadiennes, il y a tellement d'actionnaires que celui qui en détient 12 ou 15 p. 100 contrôle en fait la société. Avez-vous étudié la chose? Avec 25 p. 100, il reste encore possible à une société étrangère de contrôler la compagnie, à cause du grand nombre d'actionnaires. Avec moins de 25 p. 100 des actions et un paquet de procurations, ils contrôlent effectivement la société.

[Texte]

[Traduction]

• 1720

Ms Bloodworth: This is one of the reasons for adding the two-pronged test; it will be 75%, plus the fact that they must be controlled by Canadians. So if the agency was to find that a corporation was not in fact controlled by Canadians, they would not meet this definition.

Mr. Benjamin: A foreign owner could set up a numbered company in Toronto, with the board of directors and management made up of Canadians who carry out the wishes of the foreign owner. How would you get around this?

Ms Bloodworth: This is a factual determination for the agency to make. In other words, based on the facts of the particular corporation, the agency will have to make a decision as to whether or not it is in fact controlled by Canadians. I agree, there are all sorts of situations—

Mr. Benjamin: With all the hanky-panky that has been going on in the stock market in the last few days in a number of places, you could. . . it is full of holes.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Subclause 72(4).

Mr. Angus: Actually, Mr. Chairman, we have passed number 68. We heard representation from people involved in forest fire fighting. They asked for an amendment dealing with aerial forest fire management services. You have not brought forward one of those. Can you tell us why?

Mr. Benjamin: They want an exemption.

Ms Bloodworth: I guess our feeling was that they could already be covered in there. They do not fall in the definition of being an air service that is publicly available for the transportation of passengers or goods.

Mr. Angus: Right.

Ms Bloodworth: This part really is for clarification purposes more than anything else.

Mr. Ouellet: They misread the bill.

Ms Bloodworth: We do not believe they fall into the bill; it is not a difference of opinion of wanting to regulate them.

Mr. Angus: They were just looking, I think, for further clarification within the bill itself.

The Acting Chairman (Mr. Reid): In the light of the explanation, you might be prepared to look at the bill again, Mr. Angus, to see whether it does catch them or not.

Ms Bloodworth: I might just add that other people may want clarification; this is the reason for the reference to any other prescribed air service. The agency could, if there was any doubt in anyone's mind, list whatever other odds and sods of this type of thing might exist.

Mr. Angus: Mr. Chairman, without belabouring the point, all sorts of other things, odds and sods, are already listed. We are just basically wondering about one more line.

Mme Bloodworth: C'est une des raisons pour lesquelles on impose deux critères, 75 p. 100 des actions et le contrôle par une société canadienne. L'office pourrait ainsi interdire à une société étrangère d'assumer le contrôle.

M. Benjamin: Une compagnie étrangère peut créer une société enregistrée à Toronto, avec un conseil d'administration et des gestionnaires canadiens qui feront ce qu'ils veulent. Comment éviter cela?

Mme Bloodworth: C'est la responsabilité de l'Office. En d'autres termes, en fonction de caractéristiques de la société en question, l'Office devra déterminer si cette société est véritablement contrôlée par des Canadiens. Je sais qu'il y a toutes sortes de cas. . .

M. Benjamin: Avec toutes les entourloupettes qu'ils ont faites récemment à la Bourse, ce serait facile. . . c'est bourré d'échappatoires.

Le président suppléant (M. Reid): Article 72(4).

M. Angus: En fait, monsieur le président, on en était à l'article 68. Les préposés à la lutte contre les feux de forêts nous ont présenté des instances et ont demandé un amendement relatif aux services aériens de lutte contre les feux de forêts. Pourriez-vous nous dire pour quelle raison nous n'avons pas encore vu ces amendements?

M. Benjamin: Ils veulent être exonérés.

Mme Bloodworth: On avait pensé qu'ils étaient peut-être déjà couverts par cet article. Ils ne tombent pas sous le coup de la définition d'un service aérien car ils n'offrent pas de services publics des transports de passagers ou marchandises.

M. Angus: C'est juste.

Mme Bloodworth: Ceci est surtout une clarification.

M. Ouellet: Ils ont mal lu le projet.

Mme Bloodworth: Nous ne pensons pas que ce projet de loi s'applique à eux. La question n'est pas de savoir s'il devrait être réglementé ou pas.

M. Angus: Tout ce qu'ils voulaient, je pense, c'est qu'on précise davantage le projet de loi.

Le président suppléant (M. Reid): Avant de leur donner des explications, monsieur Angus, vous devriez étudier à nouveau le projet de loi pour voir s'il s'applique à eux ou pas.

Mme Bloodworth: J'ajouterai qu'ils ne sont pas les seuls à vouloir des précisions et c'est la raison pour laquelle on mentionne tout autre service aérien prescrit. Et si ce n'est pas clair pour tout le monde, l'Office pourrait dresser une liste de tout ce que ça couvre.

M. Angus: Sans vouloir insister lourdement, monsieur le président, il y a déjà une liste de tout ce que ça couvre. On se demandait simplement si on devait ajouter une ligne de plus.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Reid): Mr. Mulder, you wanted to make a comment.

Mr. Angus: Anyway, we may do something on our own.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Subclause 72(4).

Ms Bloodworth: Subclause 72(4) deals with terms and conditions on designated area licences. These are the licences for northern Canada. It has been pointed out that if you do not have any terms and conditions related to the size and type of aircraft, theoretically someone could get a permit for a two-seater aircraft and start with a 737 the next morning. We do not believe this is practically going to happen, but this would allow for terms and conditions explicitly that would.

Mr. Angus: Good.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Ladies and gentlemen, the vote is at 5.32 or 5.30 p.m. If we start on another clause, do we run the risk of going over?

Mr. Benjamin: We can always interrupt ourselves; we have done it before.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Clause 76.

Ms Bloodworth: Clause 76 is the change in the notice period for exit from a domestic air service from 60 days to 120 days.

Mr. Benjamin: I think I like this, but have you considered some kind of provision to require a replacement service before they were able to exit? This was what was put in place in the U.S. They could exit, but not unless and until they had a replacement service that was considered adequate.

• 1725

Mr. Mulder: If a company is going bankrupt, it is pretty hard to keep it operating. So I assume the trigger would come on the essential air services clause, where the government would have to call for somebody to start operating a subsidy.

Ms Bloodworth: That is quite true, but there is also the problem that if somebody wants to start a new air service, they might be prepared to take a risk, even knowing they might not make a go of it; but if they feel they are going to be stuck until they can find someone else to take over from them, that might operate as a disincentive to them.

Mr. Benjamin: It might be a good idea if they take turns going broke.

The Acting Chairman (Mr. Reid): What is the time of resumption? The only reason we are continuing now is because we are under some time restraint. We want to proceed with as much of this preliminary information as we can possibly get before we go into clause-by-clause.

Mr. Ouellet: The wording, though, is much more important. When are we going to get it?

Mr. Mulder: That will be available late tomorrow afternoon. We hope that we have all of them. There may

[Translation]

Le président suppléant (M. Reid): Monsieur Mulder, vous voulez la parole?

M. Angus: De toute façon, on pourra décider de faire quelque chose nous-mêmes.

Le président suppléant (M. Reid): Article 72(4).

Mme Bloodworth: L'article 72(4) porte sur les conditions liées à la licence pour des régions désignées, soit le nord du Canada. On nous a fait remarquer que si l'on ne nous précisait pas le type d'aéronefs et ses dimensions, en théorie, on pourrait obtenir un permis pour un aéronef à deux places et piloter un 737 le lendemain matin. Dans la pratique, c'est peu probable, mais la chose serait possible.

M. Angus: Bien.

Le président suppléant (M. Reid): Mesdames, messieurs, nous devons voter à 17h32 ou 17h30. Si nous abordons un autre article, aurons-nous le temps de terminer?

M. Benjamin: On peut toujours s'interrompre. Ce ne sera pas la première fois.

Le président suppléant (M. Reid): Article 76.

Mme Bloodworth: L'article 76 concerne le préavis de 60 à 120 jours que l'on doit donner si l'on se propose d'abandonner un service aérien intérieur.

M. Benjamin: L'article à l'air de convenir mais avez-vous prévu qu'il trouve un service de remplacement avant qu'on leur permette d'abandonner le service? C'est ce qui s'est fait aux États-Unis. L'abandon était autorisé dans la mesure où on assurait un service de remplacement jugé adéquat.

M. Mulder: Si une compagnie fait faillite, il lui est difficile de continuer d'assurer le service. Je suppose qu'il faudrait donc faire appel à l'article relative aux services aériens essentiels et le gouvernement devrait verser des subsides à quelqu'un pour assurer ce service.

Mme Bloodworth: C'est juste, mais si une compagnie veut assurer un nouveau service aérien, elle doit assumer un certain risque, même si elle sait d'avance qu'elle a peu de chances de réussir; si la compagnie est obligée d'assurer le service tant qu'elle n'a pas trouvé de remplaçant, ce n'est guère un encouragement.

M. Benjamin: Ce serait peut-être une bonne idée que ces compagnies fassent faillite chacune à leur tour.

Le président suppléant (M. Reid): Nous votons quand? La seule raison pour laquelle nous poursuivons nos discussions c'est parce que devant certaines contraintes de temps. Nous aimerions régler ces questions préliminaires avant d'aborder l'étude détaillée du projet de loi.

M. Ouellet: Mais le libellé est beaucoup plus important. Quand l'aurons-nous?

M. Mulder: En fin d'après-midi. Espérons qu'on aura tous les textes. Il en manquera peut-être, parce que cela

[Texte]

be a few exceptions because of the work involved, but we hope to have the English and French texts of both of them available tomorrow afternoon.

Mr. Benjamin: That does not leave us any time.

Mr. Taylor: The deputy chairman has arranged for a lunch and so on. I think we should return.

Mr. Benjamin: Will the deputy chairman return as well?

Mr. Ouellet: I will come back as soon as possible.

The Acting Chairman (Mr. Reid): All right. It is agreed that we will return to resume again at 6 p.m. in this room this evening.

• 1730

• 1805

The Vice-Chairman: The Chair sees a quorum. I believe that when we broke off for the votes we were on clause 76. Is there any more discussion on that? If not, we will go to clause 91.

Mr. Angus: Actually, Mr. Chairman, I would like to go back to clause 77. I am wondering about the term "reinstate" in that clause, where it says "the Agency may, by order, direct the licensee to reinstate the service". I am not following the actual clauses properly, but should that not say continue? Or are we talking about a situation where the service has in fact lapsed?

• 1810

Ms Bloodworth: It is referring to someone who does not comply with the 60-day, or now 120-day, notice period. That person can be ordered to reinstate the service if he has quit without having given the proper notice.

The Vice-Chairman: Let us go to clause 91.

Ms Bloodworth: Clause 91 and clause 96 are really required because of the change to subclause 72(4). It was always the intent to have international air service regulation remain the same as it is today, which includes the regulation of aircraft type and weight. We are now mentioning that specifically with regard to designated area services. If we do not mention it specifically in regard to international services as well, we raise the possibility of lawyers telling us that they cannot do it in the future. So that is why those two clauses have been put in there.

The Vice-Chairman: If there are no questions, we can move on to clause 96.

Ms Bloodworth: Well, I dealt with clause 96 as well.

The Vice-Chairman: Then let us go to paragraph 102(1)(c).

Mr. Angus: Mr. Chairman, can we stop at clause 98, which contains the requirements of the licensee, and subparagraph 98(b)(i) about the liability coverage?

[Traduction]

représente beaucoup de travail, mais nous espérons avoir les versions française et anglaise en fin d'après-midi.

M. Benjamin: Cela ne nous laisse guère de temps.

M. Taylor: Le président suppléant a prévu un déjeuner. Nous devrions revenir.

M. Benjamin: Est-ce que le président suppléant reviendra lui aussi?

M. Ouellet: Je reviendrai dès que possible.

Le président suppléant (M. Reid): Bien. Nous reprendrons donc à 18 heures ce soir dans cette salle.

Le vice-président: Nous avons le quorum. Quand nous sommes partis pour aller voter, nous étions à l'article 76. Y a-t-il d'autres discussions? Dans ce cas, nous passons à l'article 91.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais que l'on revienne à l'article 77. Je m'interroge au sujet du terme «rétablir» dans cet article, où l'on dit que «l'Office peut, par directive, ordonner au licencié de rétablir le service». Je ne suis pas l'ordre effectif des articles, mais ne faudrait-il pas dire «continuer»? Ou bien s'agit-il d'un cas où le service aurait été interrompu?

Mme Bloodworth: Cette disposition s'applique à celui qui ne se sera pas conformé au préavis de 60 jours, dorénavant 120 jours. Il peut être tenu de rétablir le service s'il l'a interrompu sans respecter les délais prescrits.

Le vice-président: Passons à l'article 91.

Mme Bloodworth: Les articles 91 et 96 découlent des modifications apportées à l'article 72(4). On a toujours l'intention de conserver les mêmes règlements pour ce qui est du service aérien international, y compris le règlement concernant le type et le poids de l'aéronef. Toutefois, nous voulions dorénavant faire mention précise de régions à desservir. S'il n'en est pas fait mention précisément à l'égard du service international tout aussi bien, il sera peut-être impossible, selon le contentieux, de le faire à une date ultérieure. Voilà la raison d'être de ces deux articles.

Le vice-président: S'il n'y a pas d'autres questions, nous allons passer à l'article 96.

Mme Bloodworth: J'ai déjà traité de l'article 96.

Le vice-président: Passons donc à l'article 102(1)(c).

M. Angus: Monsieur le président, pourrait-on s'arrêter à l'article 98, qui porte sur les exigences imposées au licencié, et à l'article 98b)(i) concernant la police d'assurance-responsabilité?

[Text]

Is there something elsewhere in this bill or in another regulation that would require an insurance company to notify the agency or the department that existing insurance which has been used to meet the fit-willing-and-able criteria has in fact been substantially changed or cancelled?

Ms Bloodworth: No, there is not. I cannot recall anything offhand, but I will check on it. There was some legal problem with doing that. Right now the type of insurance they have has to have a requirement that the insurance company notify if they cancel. In other words, it is done by the certificate of insurance. However, I will have to check on it because I know that there was some discussion a year or so ago about that.

Mr. Angus: If we make doctors rat on pilots, we should make insurance companies rat on the airplane owner.

Ms Bloodworth: Well, I just do not remember the problem.

The Vice-Chairman: We will move on to paragraph 102(1)(c).

Ms Bloodworth: Paragraph 102(1)(c) is the power to make regulations respecting weight groups of aircrafts for international and designated area licences. It is the power to make the regulations that we have referred to before.

Paragraph 102(1)(d) adds a power to make regulations regarding re-salable charter permits in international and domestic designated area services. That has arisen because when people were looking at the regulations that had to be drafted, there was a view that we did not have the power to do this now and it was decided we should correct the legislation to allow the international regulation to continue as it does now.

Paragraph 102(1)(h) re-inserts the power to make regulations governing tariffs, fares and conditions for disabled passengers. The CTC decisions that related to disabled persons were based on the regulation of air fares, terms and conditions, but with the fall of these regulations, these decisions would not survive the new act. By including this power, we will allow those decisions to survive. It will also allow the new agency to continue to make that type of decision related to access of disabled persons to the air fares and terms and conditions.

• 1815

Mr. Angus: One of the questions was on the grandfathering of existing decisions: things like having somebody to accompany them, whether they cut the battery cable, and so on. Is that going to be automatically passed through, or do we need something else in the bill

[Translation]

Y a-t-il dans le projet de loi à l'étude d'autres dispositions ou d'autres règlements qui obligent la société d'assurance à aviser l'Office ou le ministère que la police d'assurance prise en vue de répondre au critère d'aptitude a fait l'objet de modifications sensibles ou d'une annulation?

Mme Bloodworth: Non, il n'y en a pas. Aucune ne me vient à l'esprit, mais je vais vérifier. Une telle stipulation fait surgir certains problèmes juridiques. Au titre des polices d'assurance actuellement en vigueur, c'est la société d'assurance qui doit faire connaître toute annulation. Autrement dit, c'est fait au moyen d'un certificat d'assurance. C'est quelque chose que je dois vérifier toutefois, parce qu'on en a discuté, il y a environ un an.

M. Angus: Si l'on oblige les médecins à informer sur les pilotes, on devrait obliger les sociétés d'assurance à informer sur les propriétaires des aéronefs.

Mme Bloodworth: Bon, j'ai oublié la difficulté.

Le vice-président: Nous passons maintenant à l'article 102(1)(c).

Mme Bloodworth: Cet article permet d'édicter des règlements concernant des aéronefs classés selon le poids, en matière des licences relatives au service international et aux zones désignées. Il s'agit du pouvoir de réglementation dont nous avons déjà fait mention.

Le sous-alinéa d) de cet article permet d'édicter des règlements visant la licence revendable de vol nolisé s'appliquant au service international ou au service intérieur dans les zones désignées. Lorsqu'il s'est agi d'envisager les règlements qui devaient être édictés, certains ont soutenu que ses pouvoirs étaient inexistantes à l'heure actuelle et qu'il fallait donc modifier le projet de loi en conséquence pour que les règlements puissent continuer à s'appliquer au service international.

Le sous-alinéa h) de cet article rétablit le pouvoir d'édicter des règlements concernant les tarifs, les taux et les conditions qui s'appliquent aux passagers handicapés. Les décisions rendues par la CCT, pour ce qui est des personnes handicapées, se fondaient sur la réglementation des tarifs et des conditions applicables au service aérien, mais ces règlements ayant été abolis, ces décisions ne seraient plus valides en vertu de la nouvelle loi. Grâce à cette stipulation, ces décisions pourront toujours s'appliquer. Ainsi, le nouvel Office pourrait continuer à rendre des décisions de ce genre pour que les personnes handicapées puissent avoir toujours accès aux taux et aux conditions imposés par les services aériens.

M. Angus: C'est l'une des questions qui ont été soulevées, soit de transformer la décision en droits acquis: par exemple, le droit d'être accompagné, de débrancher la batterie. La chose se fera-t-elle automatiquement, ou bien faut-il s'assurer qu'il n'y a pas de décalage entre l'adoption

[Texte]

to ensure there will be no lapse between new regulations and the passage of this bill?

Ms Bloodworth: It is my understanding that any decision based on a power that continues in the new act survives. It was because we were removing the power that was the basis of those decisions that they fell. So it is my understanding that this is sufficient to ensure that those decisions continue. It will also allow further decisions in that regard.

With respect to clause 107, when it was drafted the first time not all of the relevant sections in the Aeronautics Act that refer to the Civil Aviation Tribunal were referred to. Therefore, in order to ensure that the Civil Aviation Tribunal can do what they have been required to do here, we have to add a couple of more clauses, and that is what this has done.

Mr. Angus: Can you be specific as to which clauses you are adding?

Ms Bloodworth: Not right at the moment.

Mr. Angus: Tomorrow?

Ms Bloodworth: Yes, I can get that for you.

Mr. Angus: What subject-matters?

Ms Bloodworth: It is not a question of adding subject-matters; it is a question of adding the powers that are in that act with regard to these offences. It is not adding any more substance to what they would do than what is here now.

Clause 109 is related to the other amendments we already discussed about allowing for restrictions on the type or size of aircraft in the designated area. This is the transitional provision; it removes the exception that was going to disallow all of those conditions on licences. Now the existing conditions on aircraft type on northern licences will continue.

The next sections are in the railway portion. The first amendment in clause 110 is to the definition of tariff. This is just to ensure that it is consistent with the definition of "tariff" used in the air and marine sections. They are all being made consistent, and to be made consistent they have to have the word "charges" added.

Clause 113 is the compensatory rate section. It is not clear from the wording now that the 90-day time period applies to the whole investigation, including the defence the railway can raise of its not being an anti-competitive rate. It was clearly the intention that the 90-day time period would apply to the whole process. So the wording will be changed slightly to ensure that it does in law apply to the whole process.

Mr. Robichaud: Everything must be done within—

Ms Bloodworth: 90 days.

Mr. Angus: And that is triggered by the date of the objection.

[Traduction]

des nouveaux règlements et l'entrée en vigueur du projet de loi à l'étude?

Mme Bloodworth: Si j'ai bien compris, toute décision reste valable, si elle se fonde sur des pouvoirs que le projet de loi perpétue. La décision étant fondée sur des pouvoirs devenus inexistantes, le règlement n'était plus valable. À mon sens, cette stipulation suffit pour empêcher ces décisions d'être infirmées. Il sera aussi possible de rendre d'autres décisions analogues.

Pour ce qui est de l'article 107, lors de sa première rédaction, il n'était pas fait mention de tous les articles pertinents de la Loi sur l'aéronautique, qui avait trait au tribunal de l'aviation civile. Par conséquent, pour s'assurer que ce tribunal puisse s'acquitter de ses attributions, nous avons dû effectivement ajouter un ou deux autres articles.

M. Angus: Pourriez-vous nous dire précisément quels sont les articles que vous avez ajoutés?

Mme Bloodworth: Pas en ce moment.

M. Angus: Demain?

Mme Bloodworth: Oui, je le pourrai à ce moment-là.

M. Angus: Quel en est l'objet?

Mme Bloodworth: Il ne s'agissait pas d'ajouter un sujet, mais de faire mention des pouvoirs que cette loi comporte à l'égard de tels délits. Au fond, rien n'est changé dans les attributions de ce tribunal.

L'article 109, qui se rattache aux autres amendements dont nous avons déjà discuté, comportent des restrictions qui s'appliquent à la nature ou aux dimensions des aéronefs dans les zones désignées. Il s'agit de dispositions transitoires; elles annulent l'exemption qui aurait entraîné le désavouement de toutes les conditions régissant la licence. Les conditions qui régissent actuellement la licence dans le Nord vont continuer à s'appliquer à divers types d'aéronefs.

Les articles qui suivent ont trait au transport ferroviaire. Le premier amendement, à l'article 110, a trait à la définition de tarif. On veut s'assurer que cette définition corresponde à celle qui est utilisée pour le transport par air et par eau. Pour que ces définitions soient uniformes, il a fallu ajouter le mot «frais».

L'article 113 a pour objet les prix compensatoires. Le libellé actuel comporte un équivoque, à savoir si les délais de 90 jours s'appliquent à toute l'enquête, y compris le plaidoyer du chemin de fer qui estime que son tarif n'est pas anti concurrentiel. Évidemment, on voulait que ce délai de 90 jours s'applique à la durée globale de l'enquête. Nous avons donc modifié le libellé de cet article pour nous en assurer.

M. Robichaud: Tout doit se faire dans un délai de. . .

Mme Bloodworth: Quatre-vingt-dix jours.

M. Angus: À compter de la date où l'objection est déposée.

[Text]

Ms Bloodworth: Yes.

[Translation]

Mme Bloodworth: Exact.

• 1820

Subclause 135(3) deals with competitive line rates and allows for competitive line rates to apply to trailers on flat cars, containers on flat cars or less than carload traffic that arrives and departs at a port that is served by one railway only. The words "in Canada" will be added to ensure that we are talking about a port in Canada and not about a port outside Canada. This was always the intent but the language is clearer now.

Mr. Angus: Mr. Chairman, this is in regard to the question about privately owned equipment. One company in southern Alberta was concerned about not being able to purchase their own rolling stock and containers. They felt this clause would prevent them from doing so. There was a tie-in also to the whole question about railroad-owned equipment.

Ms Bloodworth: I am not sure exactly, but I think it may have been related to subclause 144(5); I can check on it. I am not sure exactly what you are referring to.

Mr. Angus: If you could, please.

Ms Bloodworth: Yes. I do not think it had anything to do with this particular clause, but I will check.

Mr. Angus: You are right; subclause 144(5) does talk about it. I thought there was a tie-in with the port stuff.

Ms Bloodworth: This particular clause does not refer to who owns them at all. It just says any of this type of traffic.

Subclause 135(4) would change the existing 500-mile maximum for CLRs to 750 miles. Some groups have pointed out that 500 miles as a maximum would preclude certain people.

Mr. Angus: Have you done a geographic analysis to show in fact what it does or means to Atlantic Canada and northern Canada or wherever? Can you elaborate for us?

Ms Bloodworth: It was raised in Atlantic Canada, as you know. They are the ones with the greatest concern, but they are not the only ones in the country. There were also people in northern Alberta who also would have been precluded because of the 500-mile rule.

We have done this very quickly and we thought initially 750 would cover all the Atlantic. It appears later today that we may have to move it to 800 to cover the Atlantic. The intent of it was to cover the Atlantic provinces and certainly the other people as well.

Mr. Angus: Would this put it somewhere this side of Gaspé?

Ms Bloodworth: Oh, no. It is beyond Gaspé.

Mr. Angus: The far side.

Ms Bloodworth: From where are we talking. Montreal is often the place they refer to in talking about access, and

L'article 135(3) prix de ligne concurrentiel, autorise l'établissement de tels prix pour le transport soit de remorques ou de conteneurs sur wagons plats, soit de chargements non complets, lorsque le port où se fait l'arrivée et le départ, n'est desservi que par un seul chemin de fer. On ajoute l'expression «au Canada», afin de s'assurer qu'il s'agit bien d'un port qui est situé au Canada. L'intention est la même, mais le libellé n'est plus équivoque.

M. Angus: Monsieur le président, ma question porte sur l'équipement qui appartient à des sociétés privées. Il y a une société du sud de l'Alberta qui redoute de ne pouvoir acheter son propre matériel de roulement et ses propres conteneurs. Elle croit que le projet de loi l'en empêchera. J'y vois aussi un lien avec l'équipement qui appartient aux chemins de fer.

Mme Bloodworth: J'ignore au juste de quoi il s'agit, mais je crois que vous faites allusion à l'article 144(5); je vais vérifier. Je n'en suis pas certaine.

M. Angus: Je vous en prie.

Mme Bloodworth: D'accord. Cela ne se rattache pas à l'article présentement à l'étude, mais je vais vérifier.

M. Angus: Vous avez raison; il en est question dans l'article 144(5). J'ai cru y voir un lien avec les ports.

Mme Bloodworth: L'article en question ne fait aucune mention du propriétaire. On dit tout simplement «ce trafic».

L'article 135(4) porte le maximum actuel de 500 milles à 750 milles pour les PLC. Certains groupes ont fait valoir que le maximum de 500 milles éliminait certaines personnes.

M. Angus: Avez-vous fait une analyse géographique sur l'incidence de cette mesure pour la région de l'Atlantique, pour le nord du Canada ou pour toutes autres régions? Vous avez des détails à ce sujet?

Mme Bloodworth: Comme vous le savez, on a soulevé une objection dans la région de l'Atlantique. C'était la région la plus touchée, mais elle n'était pas la seule. Ce maximum de 500 milles aurait aussi entraîné l'exclusion de certaines personnes du nord de l'Alberta.

Ce calcul avait été fait fort rapidement; nous croyons au départ que 750 engloberait toute la région de l'Atlantique. Il appaît, dorénavant, que, pour couvrir cette région toute entière, le maximum devra être porté à 800. Nous voulions englober les provinces de l'Atlantique, de même que toutes les autres régions.

M. Angus: La limite serait-elle en-deçà de Gaspé?

Mme Bloodworth: Non. C'est au-delà de Gaspé.

M. Angus: C'est plus loin.

M. Bloodworth: C'est selon le point d'origine. C'est souvent Montréal que l'on prend comme point d'origine,

[Texte]

certainly 750 would take you beyond Gaspé into Nova Scotia.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, the question would be whether southern Nova Scotia would be covered. If you went from southern Nova Scotia all the way through to Montreal and so on. . . I am not so sure how many people would ship this way, but. . . Instead the Atlantic provinces ask only for the select territory to be included. But if you did it only for a select territory, then you would not allow it to be done elsewhere in the country. So we thought instead of including select territory only, we would just change the mileage from 500 to 750.

Mr. Taylor: If you made it 800, would it not be sure to cover them all then without any. . . It is not going to do any damage.

Ms Bloodworth: No.

Mr. Taylor: It is just going to help. I would rather be a little bit higher than just barely—

Mr. Robichaud: How much?

Le vice-président: Monsieur Angus, si vous voulez que je parle en français, je peux le faire. Les projets de loi C-18 et C-19 représentent une chance pour les régions éloignées.

We have to realize that we are a legislative committee, not a political committee. I think it should be made clear to this committee. We are not making politics. When we talk about the Gaspé or anywhere else, we have to consider what is going to be available and open to the people who are there. Therefore, we have to talk as a committee.

• 1825

It is very unfortunate that Mr. Clifford is not here tonight, because he talks about the Quebec City-Windsor corridor. We do not have that in the Gaspé, but I do not need your people to say to the Chair that when we have economic regulatory reform we have more people who are going to come in. Play on the other side.

Mr. Angus: I am sorry, but what are you talking about? What does this have to do with my question of a technical nature?

The Vice-Chairman: You mentioned the Gaspé.

Mr. Angus: I only mentioned it because it is a reference point that I can recognize, as opposed to the geography of Canada.

The Vice-Chairman: As chairman coming the Gaspé, I will go on the record to say—and I will stand by what I say—that we will better off with Bills C-18 and C-19 in the Gaspé than what we have had in the past.

Mr. Angus: Well, Mr. Chairman, point of order. I understood that the purpose of this meeting was to go through the amendments.

Mr. Robichaud: Absolutely.

[Traduction]

donc, 750 vous amène en Nouvelle-Écosse, au-delà de Gaspé.

M. Mulder: Monsieur le président, il faut se demander si le sud de la Nouvelle-Écosse serait englobé. Si l'on prend le trajet du sud de la Nouvelle-Écosse jusqu'à Montréal, mettons. . . J'ignore combien de gens vont emprunter ce trajet, mais. . . En fait, les provinces de l'Atlantique demandent seulement que le territoire spécial soit inclus. Si cela ne s'applique qu'à un territoire désigné, il serait donc impossible de l'appliquer ailleurs au Canada. Plutôt que de se limiter à un territoire désigné, nous avons jugé bon de modifier le maximum de 500 à 750.

M. Taylor: Si l'on adopte le chiffre de 800, ne serait-on pas sûr de pouvoir tout englober sans que. . . Cela ne ferait aucun tort.

Mme Bloodworth: Exact.

M. Taylor: En fait, ce serait utile. Il vaut mieux en prendre un peu plus que d'être trop juste. . .

M. Robichaud: C'est combien?

The Vice-Chairman: Mr. Angus, if you want me to speak french, I can do it. Bills C-18 and C-19 do give a break to the remote areas.

Il ne faut pas oublier que nous sommes un comité législatif, non pas un comité politique. Il faut bien le dire au Comité. Nous ne sommes pas ici pour faire de la politique. Que l'on parle de Gaspé ou d'une autre région, nous devons nous concentrer sur ce qui sera mis à la disposition de la population. Nous devons donc délibérer en tant que comité.

C'est bien dommage que M. Clifford soit absent ce soir, car il parle toujours du corridor Québec-Windsor. Nous n'avons pas cela à Gaspé, mais je n'ai pas besoin de vos gens pour dire à la présidence qu'en matière de réforme économique réglementaire, plus de gens y auront accès. Faites jouer l'autre côté.

M. Angus: Désolé, mais de quoi parlez-vous? Qu'est-ce que cela vient faire avec ma question qui était d'ordre technique?

Le vice-président: Vous avez parlé de Gaspé.

M. Angus: J'en ai parlé, parce que c'est un point de référence que je connais, eu égard à la géographie du Canada.

Le vice-président: En tant que président venant de Gaspé, je déclare officiellement—et je n'en démorderai pas—que les projets de loi C-18 et C-19 vont nettement améliorer la situation de Gaspé.

M. Angus: Bien, monsieur le président, rappel au règlement. Je croyais que cette réunion avait pour but d'étudier les amendements.

M. Robichaud: Tout à fait.

[Text]

Mr. Angus: If you do not like my questions, that is tough. Why do you not shut up for a change? Let us get on with the business of the committee.

The Vice-Chairman: Mr. Angus, let us not get angry, because I have to fight with my wife every night when I go home. Let us fight with the officials we have.

Mr. Angus: I do not want to fight with anyone; I just want to get information.

Mr. Mulder: I believe we explained the that the 750 and 800 miles will cover all the Atlantic provinces.

Mr. Angus: Yes, you did explain that quite well.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Robichaud, Vous êtes capable!

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. Je l'espère bien. Vous parlez de 800 milles. Êtes-vous convaincu que ces 800 milles couvriront le territoire de l'Atlantique?

Mr. Mulder: Based on a discussion, we will go back to see whether or not the actual motion we introduce tomorrow could be 800 miles instead of 750 miles to make absolutely sure that all the Atlantic provinces and selected territory are covered.

Mr. Robichaud: Why use miles rather than kilomètres?

Mr. Taylor: We like miles better in western Canada.

Ms Bloodworth: The railways still operate in miles, so whenever the trackage distance is talked of in this bill, it is talked of in miles. Whenever it is a distance that is not trackage-related, it is listed in kilometres. However, I will not defend the rationale for that.

Mr. Robichaud: It would not be to accommodate the Americans, would it?

Ms Bloodworth: No, Canadian railways are in miles as well as American railways.

Mr. Thacker: I have to say, Mr. Robichaud, that when we were in opposition, we used to have lots of fun reminding your party that you imposed metric upon the world but left railways in miles.

The Vice-Chairman: Well, I would say that we do have difficulty sometimes when we talk about the Gaspé. We are trying to eliminate the local areas to go to the national areas because we will have a national policy that will be good for all Canadians, including the carriers, the shippers, and the consumers.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I was ruminating over my dessert when Mrs. Bloodworth was talking about the rationale of the 750 miles. What is the magic about 750 miles? In the Maritimes, it was mentioned so frequently that they wanted to make it open to all without limitation.

[Translation]

M. Angus: Si vous n'aimez pas mes questions, tant pis. Vous ne pourriez pas rester muet, pour une fois? Laissons le Comité faire son travail.

Le vice-président: Monsieur Angus, ne nous fâchons pas, car je dois me disputer avec mon épouse tous les soirs, lorsque je rentre chez-moi. Disputons-nous avec nos fonctionnaires.

M. Angus: Je ne cherche pas à me disputer; je veux simplement avoir un renseignement.

M. Mulder: Nous avons expliqué, je pense, que les maximums de 750 ou de 800 milles vont englober toutes les provinces de l'Atlantique.

M. Angus: Oui, vous l'avez très bien expliqué.

The Vice-Chairman: Go on, Mr. Robichaud, you can do it!

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman I hope so. You mentioned 800 miles. Are you satisfied that those 800 miles will cover the whole Atlantic territory?

M. Mulder: Suite à des délibérations, nous verrons si la motion que nous présenterons demain fera état de 800 milles au lieu de 750 milles, afin de nous assurer que toutes les provinces de l'Atlantique et les territoires choisis sont englobés.

M. Robichaud: Pourquoi en milles plutôt qu'en kilomètres?

M. Taylor: On préfère les milles dans l'ouest du Canada.

Mme Bloodworth: Les chemins de fer ont toujours le mille comme unité de mesure; par conséquent, dès qu'il est question de distance dans le projet de loi, elle est exprimée en milles. S'il s'agit d'un parcours non ferroviaire, il est exprimé en kilomètres. Toutefois, je ne vais pas vous en donner le motif.

M. Robichaud: Ce n'est pas pour accommoder les américains, en fait?

Mme Bloodworth: Non, au Canada comme aux États-Unis, les chemins de fer se servent du mille.

M. Thacker: Je dois dire, monsieur Robichaud, que, lorsque nous formions l'opposition, nous avons eu beaucoup de plaisir à vous rappeler que votre parti avait imposé le système métrique partout dans le monde, à l'exception des chemins de fer.

Le vice-président: Bon, je dois dire que nous avons parfois des difficultés, lorsque nous parlons de Gaspé. Nous essayons d'éliminer les régions locales au profit des régions nationales, quand nous aurons une politique nationale qui agira dans l'intérêt de tous les canadiens, y compris les transporteurs, les expéditeurs et les consommateurs.

M. Reid: Monsieur le président, je ruminais mon dessert lorsque M^{me} Bloodworth a fourni la raison d'être du chiffre de 750 milles. Est-ce un chiffre magique? Dans les provinces Maritimes, on a maintes fois répété qu'il ne fallait imposer aucune limite.

[Texte]

Ms Bloodworth: I will not pretend to you that there is a magic number because a number obviously has some arbitrariness to it. The intent with the 750 was to include the Maritimes, but if we followed the Atlantic Provinces Transportation Commission amendment, which just said "the select territory," other areas in the country would be left out. So we were looking for a mileage figure that would not provide a benefit to one region and deny it to another. It may be that 800 is better and we are still looking at that.

Mr. Reid: If we come up with a problem in geography before clause by clause, we will talk about it.

• 1830

Mr. Robichaud: Agreed.

Mr. Angus: Is there a need in that clause to provide the same kind of flexibility in terms of the total distance provided for in the demarcation line, where the Minister has the power to adjust it? I think what you are saying is that 800 may sound better today, but we may find a week after the bill is proclaimed that it really should have been 825.

Ms Bloodworth: It is important to understand that this maximum says you cannot have a CLR established over any greater distance. As a practical matter, by the time you get to that distance, the CLR, by the formula in the act, will be too great and people will not be using it.

If you have to go that distance, you are not going to do it by CLR in the act. You are going to use one of the other measures. So I have trouble answering an arbitration question like that because it is not practical.

Subclause 142(1) is a power for the Governor in Council to suspend the competitive line rate provisions in whole or in part—and in part means a particular type of traffic, based on a finding that the financial viability of Canadian railway companies is being seriously affected.

As the Minister stated yesterday, we do not think that is going to happen, but this would be a safety valve in case the agency found that it was. It was never the intent of the bill to damage the financial viability of Canadian railways, and this would allow the Governor in Council to suspend those provisions either in total or in particular traffic—traffic to the United States, for example.

Le vice-président: Est-ce qu'on répond à vos attentes, monsieur Robichaud?

M. Robichaud: Jusqu'à maintenant, oui.

Le vice-président: Bon, très bien.

We go to subclause 143(4).

Ms Bloodworth: This subclause allows a shipper in a company to agree on the manner in which the common carrier obligations will be performed. Currently the subclause only says they can do it by a confidential

[Traduction]

Mme Bloodworth: Je ne vais pas prétendre que c'est un chiffre magique, car tout chiffre peut certes être jugé arbitraire. On l'a choisi afin d'englober les provinces Maritimes, mais si nous avions donné suite à l'amendement proposé par la commission des transports de la province de l'Atlantique, qui parlait seulement d'un «territoire choisi», cela aurait exclu d'autres régions du pays. Il fallait trouver un chiffre qui n'avantage pas une région au dépens d'une autre. Il se peut que 800 soit mieux, voilà pourquoi nous l'envisageons.

M. Reid: Si chaque article à l'étude pose un problème de géographie, nous pourrions en discuter à nouveau.

M. Robichaud: D'accord.

M. Angus: Est-ce qu'il faut autant de souplesse dans ce paragraphe en ce qui concerne la distance totale, lorsque le ministre a le pouvoir de la changer? Si j'ai bien compris, vous dites qu'une limite fixée à 800 milles peut paraître raisonnable aujourd'hui, mais qu'arrivera-t-il si l'on s'aperçoit, une semaine après la proclamation de la loi, que cette limite aurait dû être fixée à 825 milles?

Mme Bloodworth: Il est important de comprendre que les prix de lignes concurrentielles ne peuvent s'appliquer au-delà d'une certaine distance. En fait, selon la formule établie dans la loi, au-delà de cette distance, les gens n'utiliseront pas les prix de lignes concurrentielles.

Si les gens doivent parcourir cette distance, ils n'utiliseront pas les prix de lignes concurrentiels. Il y a d'autres modalités. C'est pourquoi j'ai de la difficulté à répondre à une question hypothétique comme celle-là, parce que ce n'est pas pratique.

Le paragraphe 142(1) autorise le gouverneur en conseil à suspendre, en tout ou en partie—et cela veut dire un type particulier de trafic—les dispositions concernant le prix de lignes concurrentiels si la viabilité financière d'une compagnie canadienne de chemin de fer est gravement menacée.

Comme le ministre l'a déclaré hier, nous ne pensons pas que cela se produise, mais ce paragraphe nous procure une certaine assurance au cas où l'office déciderait d'intervenir. Le but du projet de loi n'a jamais été de nuire à la viabilité financière des chemins de fer canadiens, et avec cet amendement, le gouverneur en conseil pourra suspendre, en tout ou en partie, les dispositions relatives à un trafic particulier—celui des États-Unis, par exemple.

The Vice-Chairman: Does this respond to your expectations, Mr. Robichaud?

Mr. Robichaud: So far, yes.

The Vice-Chairman: Good.

Le paragraphe 143(4).

Mme Bloodworth: Ce paragraphe permet à un expéditeur et une compagnie de s'entendre sur les moyens que prendra le transporteur commun pour s'acquitter de ses obligations. La disposition du projet de loi dit que l'on

[Text]

contract, but there is really no reason to limit it to a confidential contract, and therefore we have added "or other written agreement".

If a shipper and a carrier want to agree on how the common carrier obligations should be performed, we think they should be allowed to do that.

Mr. Angus: Does that other written agreement become a public document, or is it a private document, much the same as a confidential contract?

Ms Bloodworth: It might be either, depending on what it covered. If it covers tariff conditions, it would be implemented in a tariff, but it might cover other things and therefore would not be covered.

Subclause 144(5) is one on which there has been a great deal of discussion before the committee. The railways maintain—and they are supported by many shippers—that this present subclause would hamper them in their competition with truckers. What is suggested here is that we would return to the present subsection 265(8) of the Railway Act. We would put it in here, but it would mean the same as the present subclause does.

Mr. Angus: You are going to have that wording with you tomorrow?

Ms Bloodworth: Hopefully. We are having it drafted now.

Mr. Taylor: I think you were asked to do that by two or three submissions.

Ms Bloodworth: Quite a number, actually.

Subclauses 149 and 150, the terminal running rights; this proposal would propose deleting terminal running rights from the act.

M. Robichaud: J'ai eu de la difficulté à comprendre ce point.

Le vice-président: Si vous avez des questions, monsieur Robichaud, allez-y.

M. Robichaud: Non. Je disais seulement que j'avais de la difficulté à comprendre ce passage et, maintenant, on l'enlève. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Monsieur Angus.

Mr. Angus: In all seriousness, I would like to ask for the rationale for the deletion of those two sections.

Ms Bloodworth: Presently, the sections as worded would apply to all railway companies in Canada, whether they are American- or Canadian-owned companies. There are problems with some of the smaller railway companies like Algoma Central and Essex Terminal. It is possible that they could literally be put out of business by this clause because the mileage covers at least all the distance to their major customers, so they are a problem.

[Translation]

peut s'entendre seulement par contrat confidentiel, mais il n'y a pas vraiment lieu de limiter les ententes à un contrat confidentiel et c'est la raison pour laquelle nous avons ajouté «d'autres accords écrits».

Si un expéditeur et un transporteur veulent s'entendre sur les moyens à prendre par la compagnie pour s'acquitter de ses obligations, nous ne devons pas les en empêcher.

M. Angus: Est-ce que les autres accords écrits constituent un document public, ou sont-ils des documents privés au même titre que les contrats confidentiels?

Mme Bloodworth: Un ou l'autre, selon les termes de l'accord. Si l'entente porte sur les tarifs, ceux-ci seraient publiés, mais l'accord peut porter sur autre chose et, à ce moment là, ce ne serait pas publié.

Le paragraphe 144(5) est une disposition dont le comité a longuement discuté. Les chemins de fer prétendent—et ils sont appuyés par de nombreux expéditeurs—que la disposition du projet de loi nuirait à la concurrence avec les camionneurs. Nous proposons donc ici de revenir aux paragraphes 265(8) de la loi sur les chemins de fer. Nous reprendrions le même paragraphe, mais la portée de la disposition serait la même.

M. Angus: Vous aurez le libellé demain?

Mme Bloodworth: Je l'espère. Nous sommes en train de le faire rédiger.

M. Taylor: Je pense que cela correspond aux attentes exprimées dans deux ou trois mémoires.

Mme Bloodworth: Oui, cela répond aux attentes d'un assez grand nombre de témoins en effet.

L'amendement aux articles 149 et 150 visent à supprimer les droits de circulation.

Mr. Robichaud: I had difficulty understanding this cause.

The Vice-Chairman: If you have questions Mr. Robichaud, please go ahead.

Mr. Robichaud: No. I was just saying that I had problems understanding this part of the bill, and it is now being deleted. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Angus.

M. Angus: Sérieusement, j'aimerais savoir pourquoi ces deux articles sont supprimés.

Mme Bloodworth: Dans leur forme actuelle ces articles s'appliqueraient à tous les chemins de fer au Canada, qu'ils appartiennent à des compagnies américaines ou canadiennes. Cela crée des problèmes pour certaines compagnies de chemin de fer plus petites comme Algoma Central et Essex Terminal. Cette disposition pourrait littéralement causer la faillite de ces petites compagnies, parce que les distances prévues correspondent au moins à

[Texte]

[Traduction]

la distance qui les sépare de leurs principaux clients. C'est donc un véritable problème.

• 1835

There has also been issue raised about the question of American railways having terminal running rights over Canadian railways. One suggestion that has been made was to limit it to CN and CP. However, limiting it to CN and CP gives CP a benefit because CP can, as a matter of practice, access far more CN traffic under this provision than CN can. By not including any other railways that CN might be able to gain traffic from, we would create an imbalance in our view, so we propose deletion.

On a également soulevé la question des droits de circulation de chemins de fer américains sur des lignes de chemins de fer canadiens. Une des suggestions qui a été faite visait à limiter cette disposition au CN et au CP. Cependant, cela procurerait un avantage au CP, parce que, en pratique, le CP a davantage accès au trafic du CN que le CN au sien. En n'incluant pas d'autres chemins de fer auxquels le CN pourrait avoir accès, nous créerions à notre avis un déséquilibre, et c'est pourquoi nous proposons de supprimer ces articles.

The Vice-Chairman: The Chair would like to make an additional statement. I am not sure, and I would stand to be corrected by the people around the table, but whenever there is a withdrawal of a clause from the bill, the government side or the people who are drafting the bill can say why they would do it. At the same time, the opposition can say why they want to do it.

Le vice-président: J'aimerais ajouter quelque chose. Vous me corrigerez si je me trompe, mais quand il est question de supprimer un article du projet de loi, le gouvernement ou les rédacteurs peuvent expliquer pourquoi ils y tiennent. Et la même chose s'applique à l'opposition.

Mr. Angus: We will.

M. Angus: Nous nous expliquerons.

The Vice-Chairman: However, I do not think we have to get into that type of thing.

Le vice-président: Cependant, je ne crois pas que nous soyons obligés de le faire ici.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am trying to understand the details of the bill which may have a direct impact on my community.

M. Angus: Monsieur le président, j'essaie de comprendre les dispositions du projet de loi qui risquent d'avoir une incidence directe sur ma circonscription.

The Vice-Chairman: You are right.

Le vice-président: Vous avez raison.

Mr. Angus: In Thunder Bay we have some form of terminal running rights in terms of the movement of grain, and there has been a car-sharing arrangement which allows CP trains on the CN line and vice versa.

M. Angus: À Thunder Bay, nous avons certains droits de circulation en ce qui concerne le transport des céréales, et il existe des accords de partage des wagons entre le CP et le CN.

Ms Bloodworth: This only deletes the terminal running rights that railways had a right to. It does not interfere with any arrangements railway companies have all over the country for running rights.

Mme Bloodworth: L'amendement ne supprime que les droits de circulation dont pouvaient se réclamer les chemins de fer. Il n'affecte pas les accords convenus entre les compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les droits de circulation partout au pays.

I should also add that any shipper who might have received some service via terminal running rights is not left without options. Either they are within interswitching limits or they have access to competitive line rate provisions. This was at the option of the carrier and had only very limited application. It would have to be a very large shipper to attract the carriers to do that.

Je me dois d'ajouter qu'un expéditeur qui aurait obtenu des services par la voie de droits de circulation ne se retrouve pas sans autres options. Soit qu'il fonctionne à l'intérieur des limites relatives au changement de voies, soit qu'il ait accès aux prix de ligne concurrentielle. C'est un choix que peut exercer le transporteur, mais l'application de cette option est très limitée. Il faudrait un expéditeur très important pour amener les transporteurs à faire cela.

The Vice-Chairman: Mr. Angus, I think the Chair has been trying to say that whatever amendments or changes that are going to be made, the government and the people who speak with the government can make excuses or give reasons for changes in the same way that your people will when you have your amendments to be made, but the Chair does not have to accept why the changes are being made.

Le vice-président: Monsieur Angus, ce que j'essaie de dire depuis tout à l'heure, c'est que chaque fois que des amendements ou des changements sont proposés, le gouvernement et les gens qui le représentent, peuvent exposer les raisons qui les motivent, de la même façon que vous pourrez le faire lorsque vous présenterez vos amendements, mais le président n'est pas obligé d'accepter les explications qui sont données.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I would just like to add to the explanation that Ms Bloodworth gave to Mr. Angus.

M. Mulder: Monsieur le président, j'aimerais ajouter à l'explication que M^{me} Bloodworth a donnée à M. Angus.

[Text]

There is some view that if short-line operations got started in the next few years, the terminal running rights provision could allow CN and CP and some others to come in and wipe it off the market. So that is why we thought it would be better to take it away.

Mr. Angus: In terms of the process, the kind of explanation I just got has a great bearing on what I recommended to my colleague with regard to whether or not we vote in favour the deletion of the clause. The purpose of this part of our meeting is to understand the changes that the department is proposing.

Mr. Taylor: This really involves a little more than terminal line rates. It also involves some interswitching because it permits a railway in which one rail crosses the other to use the rail of the other company. Now, is that going to be covered elsewhere, because that is one of the principles of the bill?

Ms Bloodworth: Well, interswitching is certainly covered elsewhere. Terminal running rights exist when a railway company actually runs over another company's lines to pick up traffic at a shipper. Under interswitching, the railway company that owns the line picks up the traffic and takes it to an interchange where it is handed over to another railway. That certainly will exist and we are not proposing that it be deleted at all.

Mr. Taylor: Is it covered elsewhere?

Ms Bloodworth: That will be covered in clause 153, and will continue to be.

Monsieur Robichaud, aviez-vous quelque chose à ajouter?

M. Robichaud: D'après vos commentaires, monsieur le président, vous semblez croire que nous, nous sommes contre tout. Vous semblez vous attendre à ce qu'on soit d'accord avec tout ce que vous enlevez et qu'on crierait hurra! M. Angus a le droit de demander pourquoi on enlève certains articles. Je crois que nous avons le droit de savoir et de poser des questions. Ces gens sont d'ailleurs bien disposés à nous donner les réponses. C'est exactement ce qu'ils font. Ils nous donnent toute l'information dont nous avons besoin.

• 1840

Je ne vois vraiment pas où vous voulez en venir.

Le vice-président: Monsieur Robichaud, je ne veux pas de débat avec vous, ce soir. Nous sommes le Comité permanent des transports. Nous consultons tous les témoins et nous avons tous les experts devant nous. Je vous l'ai dit à Moncton et je ne le répéterai pas.

M. Robichaud: Non, on risquerait une autre chicane.

[Translation]

Certains prétendent qu'en vertu des dispositions relatives aux droits de circulation, le CN et le CP et d'autres compagnies pourraient évincer du marché toutes petites entreprises qui se lanceraient en affaires au cours des prochaines années. C'est pourquoi nous croyons qu'il vaut mieux supprimer ces dispositions.

M. Angus: L'explication qu'on vient de me donner a beaucoup à voir avec la recommandation que j'ai faite à mon collègue à propos de l'opportunité d'appuyer ou de rejeter l'abrogation de cet article. Le but de la présente réunion est d'expliquer les changements proposés par le ministère.

M. Taylor: Il n'y a pas que les droits de circulation qui sont en cause ici. Il est question aussi de changement de voies, parce que, une compagnie dont une ligne croise la ligne d'une autre compagnie, peut utiliser l'emplacement de la voie de l'autre. J'aimerais savoir si cette situation sera prévue dans une autre disposition, parce que cela rejoint l'un des principes sous-jacents au projet de loi?

Mme Bloodworth: Il est certainement question de changement de voies ailleurs dans le projet de loi. Les droits de circulation existent quand une compagnie de chemins de fer empiète sur les lignes d'une autre compagnie pour prendre livraison de marchandise chez un expéditeur. Aux termes des dispositions relatives au changement de voies, la compagnie de chemins de fer, propriétaire de la ligne, prend la marchandise et l'amène à un point d'intersection pour la remettre à l'autre compagnie. Ces dispositions existent et nous ne nous proposons absolument pas de les supprimer.

M. Taylor: Est-ce prévu ailleurs dans le projet de loi?

Mme Bloodworth: Ce sera prévu à l'article 153.

Mr. Robichaud, did you have anything to add?

Mr. Robichaud: According to your comments, Mr. Chairman, you seem to think that we are against everything. You seem to expect that we will support everything that you delete and that we will applaud to every proposal for deletion. Mr. Angus has a right to ask why some sections are being deleted. I believe we have the right to know and to ask questions. These people are in fact ready to give us the answers. This is exactly what they are doing. They are giving us all the information we need.

I really do not understand your point.

The Vice-Chairman: Mr. Robichaud, I do not want any discussions with you tonight. We are the standing committee on transport. We are consulting with all the witnesses and we have all the experts before us. I have said this in Moncton and I will not repeat myself.

Mr. Robichaud: Non, we would be in for another discussion.

[Texte]

Le vice-président: On ne reprendra pas la chicane, monsieur Robichaud. Tout ce que nous voulons c'est une loi nationale, pour tous les Canadiens.

M. Robichaud: Moi aussi.

Le vice-président: Alors, continuons!

Ms Bloodworth: The next section that refers to the interswitching Mr. Taylor has referred to, we are proposing two adjustments to that section. The section presently allows for the agency to set out the maximum amount of an interswitching rate that can be passed on by a railway company to a shipper. That exists primarily for historical reasons, because, when rates were regulated, it was intended as a protection to the shipper, because the shipper did not have any options.

However, under competition there really is not any justification for retaining that form of regulation, because the shipper has competitive options, and the competitiveness between the two railways will determine how they adjust the interswitching rate and whether the railway that wants the traffic is prepared to absorb the rate in its rate or not.

Mr. Taylor: If that power does not rest with the agency, what if the two cannot reach an agreement?

Ms Bloodworth: Interswitching rates will be set by regulation to be a certain amount.

Mr. Taylor: By the agency.

Ms Bloodworth: By the agency, yes.

This was a power that would say if an interswitching rate was, for example, \$100 a car, the present interswitching regulations say the railway that is getting the traffic for the long haul has to absorb \$50 of it. In other words, he cannot pass that on to the shipper. But in present practice the railway that is getting the long haul absorbs the whole amount. He charges the shipper a rate that includes all his costs, including his interswitching cost he has paid to the other railway. What we are really saying here is under a competitive situation there is really no need to regulate that amount of absorption, the railways wanting the traffic will determine that.

Mr. Taylor: Agreed. Yes, that is exactly it.

Mr. Reid: I have a question which really is not on topic. Under the provisions of subclause 153(1), where it is other than a railway that requests this, and you refer in that clause to "a municipal corporation or other public body", how are they going to share in the rates; and will the agency then determine which railway will carry the cost, or share in the cost, if it happens to be a public body, such as a municipal corporation, saying interswitching rights should be made available to them?

[Traduction]

The Vice-Chairman: We will not go over this discussion again, Mr. Robichaud: all we want is a national legislation for all Canadians.

Mr. Robichaud: This is what I wish also.

The Vice-Chairman: So let us proceed then!

Mme Bloodworth: Le prochain article porte sur les changements de voies dont M. Taylor a parlé, et nous proposons deux amendements. L'article du projet de loi permet à l'office de fixer le pourcentage maximum d'un prix qu'il est permis d'exiger de l'expéditeur par une compagnie de chemin de fer à l'égard d'un changement de voie de trafic. Cette disposition existe principalement pour des raisons qui datent, en ce sens que lorsque les tarifs étaient réglementés, il fallait protéger l'expéditeur, parce qu'il n'avait pas d'autre option.

Cependant, dans un marché de libre concurrence, ce règlement n'est vraiment plus justifié, parce que l'expéditeur a maintenant d'autres options, et c'est la concurrence entre les deux chemins de fer qui déterminera les prix à l'égard des changements de voie et qui dictera la décision du chemin de fer qui veut le trafic d'intégrer ou non ce prix dans ses tarifs.

M. Taylor: Est-ce que le pouvoir de fixer les prix n'appartient pas à l'Office? Qu'arrive-t-il si les deux ne réussissent pas à s'entendre?

Mme Bloodworth: Les prix à l'égard des changements de voie seront fixés, jusqu'à un certain point, par règlement.

M. Taylor: Par l'Office.

Mme Bloodworth: Oui, par l'Office.

En vertu de ce pouvoir, l'Office pourra dire que, si le prix d'un changement de voie est de 100\$ le wagon, par exemple, le chemin de fer qui assurera le transport de la marchandise sur un long parcours devra en payer la moitié, conformément au règlement. En d'autres termes, le chemin de fer ne peut pas passer les coûts à l'expéditeur. À l'heure actuelle, c'est le chemin de fer qui assure le transport sur une grande distance qui absorbe tout le montant. Il exige de l'expéditeur un prix qui comprend tous ces coûts, y compris les frais de changement de voie payés à l'autre chemin de fer. Dans une situation de libre concurrence, nous estimons qu'il n'y a vraiment pas lieu de réglementer cela, les chemins de fer qui souhaitent transporter la marchandise en décideront.

M. Taylor: D'accord. C'est exactement ce qu'il faut.

M. Reid: J'ai une question qui ne concerne vraiment pas cela. Selon le paragraphe 153(1), lorsque c'est quelqu'un autre qu'un chemin de fer qui en fait la demande, et la disposition parle «d'une corporation municipale ou d'un autre organisme public»—comment les coûts seront-ils partagés; est-ce l'office qui déterminera quel chemin de fer absorbera les coûts, ou dans quelle proportion, si c'est un organisme public comme une corporation municipale qui demande des droits de changement de voie?

[Text]

Ms Bloodworth: Subclause 153(1) provides for the creation of a place where interswitching will take place. That is carried over from the existing act, but it is unlikely very many will occur, because it really only occurs when you have new railways built. Right now those locations exist; there are locations across the country, and the possibility exists that if there is a place where tracks connect, or are very close together, and there is not a place to interchange traffic, then an interested party can apply to have that established, and the agency will determine how the costs should be shared. But I would not expect that to be used very often, just because we are not building railways in this country, and most of them exist already.

Mr. Reid: Did your people rule out the recommendation of some of the shippers that it be sort of understood that the carrier that asked for interswitching rights bear the costs of interswitching?

Ms Bloodworth: I am sorry. That the carrier that asked for interswitching rights. . . ?

• 1845

Mr. Reid: That should be the one that bears the cost of interswitching.

Ms Bloodworth: The way interswitching works, it is not one carrier that gets interswitching. When you have an interchange, both carriers have the right to compete for traffic on the other carrier's line.

Mr. Reid: Putting it differently, if I am a shipper using a carrier to make this interswitch, my branch line to connect up to the main running line is the one which is going to ask for the interswitch?

Ms Bloodworth: No. When you have interswitching, it is usually within a city. For example, you will have a shipper located on CN, but they want to ship by CP. There is an interchange in that city where CP and CN switch traffic. That shipper has a right to go to either CN or CP and ask: What rate will you give me to take my traffic 500 miles away? If they get a better rate from CP, there is an interswitching rate. They have to pay CN the cost of moving their traffic to the interchange, but they can choose to go with CP or with CN, whichever gives them the better rate.

Mr. Reid: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Can we back up for a quick question? On subclause 153(2), the distance of 30 kilometres, we had all sorts of suggestions about what that should be. Obviously, you have decided not to bring

[Translation]

Mme Bloodworth: Le paragraphe 153(1) prévoit l'installation d'un lieu de correspondance pour permettre les changements de voie. Cela est prévu dans la loi en vigueur, mais il est peu probable que cette disposition s'applique très souvent, parce que cette situation se produit seulement dans le cas de nouveaux chemins de fer. Ces installations existent déjà maintenant; il y en a à la grandeur du pays, et il est possible que lorsque des voies se croisent ou sont très rapprochées et qu'il n'y a pas d'installations pour assurer la correspondance, une personne puisse demander que de telles installations soient aménagées, et dans ce cas-là, l'office déterminera comment les coûts seront partagés. Mais je ne crois pas que cette disposition soit utilisée très souvent, parce que nous ne construisons plus de chemins de fer et que la plupart des installations existent déjà.

M. Reid: Avez-vous rejeté la recommandation de certains expéditeurs qui demandaient qu'il soit convenu que les coûts des changements de voie soient absorbés par les transporteurs qui en faisaient la demande?

Mme Bloodworth: Je m'excuse. Que ce soit le transporteur qui en a fait la demande. . . ?

M. Reid: Que ce soit lui qui absorbe le coût des changements de voie.

Mme Bloodworth: Mais ce n'est pas le transporteur qui obtient le droit de changement de voie. Quand il y a correspondance, les deux transporteurs ont le droit de se faire la concurrence pour transporter la marchandise sur la ligne de leur rival.

M. Reid: Autrement dit, si c'est moi l'expéditeur qui mers d'un transporteur pour faire le changement de voie, pour me raccorder à la ligne principale à partir de la ligne secondaire, c'est moi qui dois demander le droit de changer de voie?

Mme Bloodworth: Non. Les changements de voie se font habituellement à l'intérieur d'une ville. C'est ce qui se produit, par exemple, quand un expéditeur situé le long d'une ligne du CN veut faire transporter sa marchandise par le CP. Le changement de voie s'effectue dans la ville même. L'expéditeur a le droit d'aller voir le CN ou le CP et de demander combien il en coûterait pour transporter sa marchandise 500 milles plus loin. Si le CP lui offre un tarif plus avantageux, c'est là que s'applique un prix de changement de voie. Il faut alors payer le CN pour qu'il amène la marchandise au point de correspondance, mais l'expéditeur peut choisir entre le CP et le CN, selon les prix qu'on lui fait.

M. Reid: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Reid. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir un peu en arrière. A propos du paragraphe 153(2), toutes sortes de suggestions nous ont été faites au sujet de la limite de 30 kilomètres. Il est évident que vous avez

[Texte]

forward a change. Perhaps you can give the committee the reasons.

Ms Bloodworth: I think we have to go back to the rationale for the creation of interswitching originally, in 1908. Basically, interswitching was created to cover urban areas. The idea was to avoid duplication of railway tracks and not construct railways to every shipper. Then, the distance was set at four miles, which was intended to cover the limits of the city of London in 1908. That distance has changed since 1908. Obviously, cities have grown.

There is nothing magical about 30 kilometres, except that we think 30 kilometres, given the number interchanges in a place such as Toronto or Montreal, will cover all the urban areas of the country served by two railways.

Mr. Angus: Clearly, it covers more than Thunder Bay in terms of reference point.

Ms Bloodworth: Yes, it will.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, from the submissions, I did not gather there were many. Certainly, CP suggested going from 30 to 15. To a considerable part, the 30 was based on a survey the Canadian Industrial Traffic League had among its members. They found somewhere in the range of 25 to 30 kilometres captured most of their traffic. While we could make a case to go to 25 or 20, the shorter you get, the more you cut off people from having access to those provisions.

Mr. Angus: No, I was not thinking of a reduction.

Mr. Mulder: There is also a provision which allows the agency to extend it further on a case-by-case basis. If somebody wants to make a case to have it 33 or 35 on a particular firm, the agency can do so.

Mr. Angus: Do they have a restriction on how far they can extend it?

Ms Bloodworth: No. It says "a prescribed greater distance from an interchange". They also have power on an individual case. If somebody is at 30.3 kilometres, they can deem them to be within 30 the kilometres.

Mr. Angus: Thank you.

The Vice-Chairman: We are moving along very well. I appreciate that Mr. Clifford does not say anything about 1908. In the Gaspé, we had interswitching. We used to interswitch on our rivers all the time. Mr. Reid.

[Traduction]

décidé de ne pas faire de changements. Pourriez-vous dire au Comité pourquoi.

Mme Bloodworth: Pour vous répondre, je pense qu'il faut d'abord expliquer les raisons qui ont motivé la création des changements de voie au début, en 1908. Les changements de voie ont été essentiellement créés pour les régions urbaines. L'idée était d'éviter le doublement des voies ferroviaires et de ne pas avoir à construire des chemins de fer pour chaque expéditeur. A cette époque-là, la distance avait été fixée à 4 milles pour couvrir les limites du territoire de la ville de London en 1908. Les distances ont changé depuis. Les villes ont évidemment grossi.

Il n'y a rien de sorcier dans la limite de 30 kilomètres, nous pensons simplement qu'avec le nombre de changements de voie possible dans des villes comme Toronto ou Montréal, cela permet de couvrir toutes les régions urbaines du pays desservies par deux chemins de fer.

M. Angus: Cela couvre évidemment plus que le territoire de Thunder Bay.

Mme Bloodworth: Oui, effectivement.

M. Mulder: Monsieur le président, d'après les mémoires reçus, je ne crois pas qu'il y ait eu tellement de propositions de changements. Le CP a cependant proposé que la limite soit fixée à 15 kilomètres plutôt qu'à 30. Mais la décision de fixer la limite à 30 kilomètres a été prise largement en fonction d'un sondage effectué par la Ligue canadienne du trafic industriel auprès de ses membres. Le sondage a révélé qu'une limite fixée entre 25 et 30 kilomètres permettrait de couvrir la majeure partie du trafic. Nous aurions pu préconiser une limite de 25 ou 20 kilomètres, car la portée de ces dispositions est inversement proportionnelle à la limite de distance.

M. Angus: Non, je ne pensais pas à une réduction de la limite.

M. Mulder: Il existe également une disposition permettant à l'Office d'étendre la limite selon les besoins de chaque cas. L'Office peut étendre les limites si quelqu'un demande qu'elles soient portées à 33 ou 35 kilomètres.

M. Angus: Y a-t-il des restrictions quant à l'extension de la limite?

Mme Bloodworth: Non. L'article dit «ou à la distance supérieure, prévue par règlement». L'Office peut déterminer la distance selon chaque cas. Si quelqu'un se trouve dans un rayon de 30,3 kilomètres, il peut être considéré comme étant à l'intérieur de la limite de 30 kilomètres.

M. Angus: Merci.

Le vice-président: Nous avançons assez vite. Je suis heureux que M. Clifford ne nous parle pas de la situation de 1908. Dans la région de Gaspé, nous avions des correspondances. Nous faisions toujours des correspondances sur nos rivières. Monsieur Reid.

[Text]

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. It is a small point, but it was just said railways always talk in terms of miles. Should we not be consistent in this legislation and either talk in terms of kilometres or miles?

Ms Bloodworth: I am told this particular provision is a radius around a point. It is not track mileage and, therefore, kilometres are used. I will not defend the rationale behind that. I just explain why it is. It is talking about a radius around an interchange point.

Mr. Taylor: When I am talking of western Canada, it was 18 miles.

Mr. Angus: Mr. Chairman, it is an important point. Why is it a radius as opposed to track miles?

Ms Bloodworth: In some areas, a radius will cover a greater distance than track miles.

Mr. Angus: Is the converse true?

• 1850

Ms Bloodworth: I will have to think for a minute. . . Yes, you are right.

The next provision on interswitching has to do with allowing the Agency to prescribe by regulation an annual adjustment factor for rates. This is just a power that would allow the Agency, rather than having to prescribe a new regulation setting new rates every year, to set an annual index by what costs have gone up and adjust by that.

Mr. Taylor: Agreed.

Mr. Angus: Would this reflect local conditions, or would it be a national figure?

Ms Bloodworth: It could be either. We would envisage that they probably would be more than one interswitching rate. There might be one interswitching rate that covered a number of different situations, but not just one interswitching rate for the whole country.

Subclause 157(4) and clause 158 are just clarifying the wording. It is a bit awkward on trackage that is not a branch line. We are proposing a slight change just to make it read a little better.

Mr. Angus: Will this deal with the serious question put to us by people from Newfoundland as to whether their railroad is a main line, a branch line, or an auxillary line?

Ms Bloodworth: No, this will only talk about sidings or spurs or auxillary trackage. It will not talk about whether something is a main line or a branch line at all.

Mr. Angus: Have you dealt with that elsewhere?

[Translation]

M. Reid: Merci, monsieur le président. C'est une question mineure, mais on vient de dire que les chemins de fer mesurent toujours leurs distances en milles. Aux fins de l'uniformité dans la Loi, est-ce que nous ne devrions pas parler uniquement en termes de kilomètres ou de milles?

Mme Bloodworth: On me fait remarquer que dans cette disposition, il est question d'un rayon à partir d'un point d'origine. Il ne s'agit pas d'une distance sur la ligne de chemin de fer; c'est pourquoi on parle de kilomètres. Je ne vous expliquerai pas la logique. Je vous dis simplement ce qu'il en est. Il est question d'un rayon autour d'un point de correspondance.

M. Taylor: Dans l'Ouest canadien, c'est 18 milles.

M. Angus: Monsieur le président, c'est une question importante. Pourquoi parler d'un rayon plutôt que d'une distance sur la ligne de chemin de fer?

Mme Bloodworth: Dans certaines régions, un rayon peut englober un plus grand territoire qu'une distance mesurée en milles de voies ferrées.

M. Angus: Le contraire est-il vrai?

Mme Bloodworth: Permettez-moi de réfléchir un instant. . . Oui, vous avez raison.

Le prochain article, qui concerne le changement de voie, permet à l'office de prescrire par règlement l'ajustement annuel des tarifs suivant un facteur donné. Pour éviter que l'office ait à éditer de nouveaux règlements prévoyant de nouveaux tarifs tous les ans, cet article lui donne le pouvoir de fixer un indice annuel d'ajustement suivant le relèvement des coûts.

M. Taylor: Je vois.

M. Angus: Est-ce que cela sera dicté par la situation locale ou fixera-t-on un indice national?

Mme Bloodworth: Ce pourrait être l'un ou l'autre. Il y aura sans doute plus d'un tarif de changement de voie, mais un seul pourrait couvrir toute une gamme de situations différentes, ce qui ne signifie pas qu'il y aura un tarif universel pour tout le pays.

Le paragraphe 157(4) et l'article 158 apportent des précisions sur le libellé. C'est un peu obscur quand il s'agit des voies ferrées qui ne sont pas des embranchements. Nous proposons une légère modification pour que ce soit plus clair.

M. Angus: Est-ce que cela apportera des précisions aux gens de Terre-Neuve, qui se demandent si leur chemin de fer est une ligne principale, un embranchement ou une ligne secondaire?

Mme Bloodworth: Non, il s'agira uniquement des voies de garage, des voies latérales et des voies secondaires. Il ne s'agit pas ici de faire la distinction entre ce qui est voie principale et embranchement.

M. Angus: Est-ce que vous en parlez ailleurs?

[Texte]

Ms Bloodworth: The way that is handled today is that the CTC decides on the facts of a given case. They issued in 1979 a series of criteria by which they would decide whether a line is a main line or branch line; they looked at things like traffic, the amount of traffic density, whether it connects one part of the country to another, and so on. It is handled on a factual basis.

Mr. Taylor: This should make the lawyers for transportation in Moncton and Montreal happy.

Ms Bloodworth: Well, this is one case we are trying to clean up.

Mr. Taylor: We argued with them on it, but you are helping them out.

The Vice-Chairman: Gentlemen and ladies, you realize that we have two different situations: west versus east. Maritime west WGTA, everything is guaranteed up to the year 2000. We have the problem in the east.

In the east, we have our lines. We have small freight, and we have passenger service. I would throw the question out to you that when it comes in with these amendments we have, will there be a guarantee for the Maritimes and for the people with regard to VIA Rail or a replacement for it?

Anyway, when we come to transportation in the Maritimes, we have to know what is going on. So could you explain what is going to happen on the passenger service?

Ms Bloodworth: There certainly are some provisions we are adding about VIA, and we will get to those. They are about three down from where we are now.

M. Robichaud: Cent cinquante huit.

Ms Bloodworth: Mr. Mulder just pointed out one other thing I should mention about Newfoundland. Of course there is a constitutional question, and a question of whether the government in Canada has it as a trustee. So they are affected by a lot more than the provisions we might put in here.

• 1855

Mr. Taylor: They referred to that, too, when we were there.

Ms Bloodworth: Yes.

Subsection 158(4) is found in the provisions that deal with the conveyance of a railway line where you have not had an abandonment application. Those are provisions for the railway company to agree to set up a short line, effectively, by selling one of their lines.

Subsection 158(4) refers to the obligations of a railway company who takes over the line. Right now they say that company shall be deemed to have assumed all the obligations under this or any other act of Parliament. But that is only true if it remains subject to federal jurisdiction, and it would be possible to have a provincial railway buy. So the words will be clarified there to say

[Traduction]

Mme Bloodworth: Pour l'instant, c'est la CCT qui décide après étude de chaque cas. En 1979, la commission a préparé une série de critères suivant lesquels elle détermine s'il s'agit d'une ligne principale ou d'une ligne secondaire. On s'est fondé sur des facteurs comme le trafic, la densité du trafic, s'il s'agit d'un tronçon qui réunit deux régions du pays, etc. Tout cela est fondé sur des faits.

M. Taylor: Ce doit être le plus grand bonheur des avocats spécialistes de transport à Moncton et à Montréal.

Mme Bloodworth: C'est une situation que nous essayons d'éclaircir.

M. Taylor: Nous en avons discuté avec les gens de la commission, et voilà que vous leur prêtez main forte.

Le vice-président: Mesdames et messieurs, il faut se rendre compte qu'il y a deux situations différentes: l'Ouest et l'Est. Dans l'Ouest, tout est garanti jusqu'en l'an 2000. C'est dans l'Est que le bât blesse.

Nous avons nos lignes dans l'Est, peu de transport de marchandises et un service voyageur. Voilà pourquoi je pose la question: les amendements vont-ils prévoir une garantie à l'intention de la population des provinces maritimes pour le maintien du service de VIA Rail ou d'un substitut?

Il faut que nous sachions à quoi nous en tenir du point de vue transport dans les provinces maritimes. Qu'arrivera-t-il au service voyageur?

Mme Bloodworth: Nous ajoutons des dispositions concernant VIA, et elles suivent un peu plus bas.

Mr. Robichaud: One hundred and fifty-eight.

Mme Bloodworth: M. Mulder vient de me signaler autre chose que je dois mentionner à propos de Terre-Neuve. Il y a évidemment la question constitutionnelle et celle de savoir si le gouvernement du Canada est fiduciaire. La population de Terre-Neuve est touchée par bien d'autres facteurs à part les dispositions éventuelles du projet de loi.

M. Taylor: On nous en a parlé également quand nous sommes allés à Terre-Neuve.

Mme Bloodworth: Je sais.

Le paragraphe 158(4) se trouve à l'article qui traite de la cession de lignes de chemin de fer quand il n'y a pas eu demande d'abandon. Ces dispositions concernent une compagnie de chemin de fer qui en acceptant de vendre une de ses lignes accepte de prévoir un embranchement.

Le paragraphe 158(4) décrit les obligations de la compagnie de chemin de fer cessionnaire. Actuellement, on prévoit que le cessionnaire est réputé avoir assumé toutes les obligations visées dans ce projet de loi et dans toutes les autres lois du Parlement. Cela n'est vrai toutefois que dans la mesure où le cessionnaire relève de la compétence fédérale, car on peut très bien imaginer que

[Text]

that only if they remain subject to federal jurisdiction do they pick up the obligations under the federal act. Otherwise, they would be subject to the provincial acts in question.

Mr. Angus: So, for clarification, only if it was owned by a provincial authority would that apply? It would not apply to Acme Transportation Company?

Ms Bloodworth: They have to be a railway company, to start with, to buy under here. It cannot be just any company; they have to be a railway company and safe to operate a railway company. That is basically the criterion.

But it is not as simple as saying that just because they are a provincial company... because if in fact the line crosses a federal-provincial boundary they would be under federal jurisdiction still, whether it was a provincial company or not. There are some other complications to it; but basically, if it is a provincial company and it is wholly within provincial boundaries, it would normally go under provincial jurisdiction rather than under federal jurisdiction.

But that is considerably oversimplifying the question, having said that.

Mr. Angus: Yes. Okay, I may have to come back on that.

M. Robichaud: Une question supplémentaire, s'il vous plaît, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: This would mean that the railway companies could sell bits and pieces, or lines here and there, and those lines would not be under federal jurisdiction?

Ms Bloodworth: Yes, that would be possible.

Mr. Robichaud: So that all the competitive access provisions and so on would not apply to those?

Ms Bloodworth: Not unless they were in the provincial acts. There are some provincial acts. B.C. has a provincial railway act; Ontario has a provincial railway act; I believe Quebec has a provincial railway act.

Mr. Taylor: B.C. has.

Ms Bloodworth: Yes.

So it would be dependent upon those acts. But in some cases a provincial railway company could operate the service under provincial jurisdiction.

Mr. Taylor: Agreed.

[Translation]

l'acheteur serait une compagnie de chemin de fer provinciale. On précise donc le libellé en disant expressément que c'est seulement si le cessionnaire relève de la compétence du gouvernement fédéral qu'il est soumis à ces obligations. Autrement, ce sont les lois provinciales analogues qui s'appliqueraient.

M. Angus: Cela ne serait vrai que si c'était les autorités provinciales qui étaient cessionnaires, n'est-ce pas? Ce ne serait pas vrai dans le cas de la compagnie de transport Acme, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Il faut que ce soit une compagnie de chemin de fer, car c'est le seul acheteur possible. Ce ne peut pas être n'importe quelle compagnie. Il faut que ce soit une compagnie de chemin de fer capable d'exploiter la ligne. C'est un critère essentiel.

Mais on ne peut pas simplifier en disant que cela ne s'applique qu'aux compagnies provinciales, car si la ligne passe par une frontière fédérale-provinciale, la compétence du gouvernement fédéral s'applique, que la compagnie soit provinciale ou non. Il y a d'autres complications ici. Essentiellement, s'il s'agit d'une compagnie provinciale, et si la ligne se trouve à l'intérieur des limites d'une province, c'est la compétence du gouvernement provincial plutôt que celle du gouvernement fédéral qui s'applique.

Mais c'est une simplification grossière.

M. Angus: Je vois. J'aurai peut-être d'autres questions à poser plus tard.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, a supplementary please.

The Vice-Chairman: Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Cela signifie que les compagnies de chemin de fer pourraient vendre des tronçons, des lignes ici ou là, et dès lors elles échapperaient à la compétence fédérale?

Mme Bloodworth: Oui, ce serait possible.

M. Robichaud: Autrement dit, toutes les dispositions sur l'accès concurrentiel ne s'appliqueraient plus?

Mme Bloodworth: Non, à moins qu'il y en ait d'analogues dans les lois provinciales. Il existe des lois provinciales. La Colombie-Britannique a une loi des chemins de fer, l'Ontario aussi et le Québec si je ne m'abuse.

M. Taylor: La Colombie-Britannique en a une.

Mme Bloodworth: En effet.

C'est alors que ces lois interviendraient. Dans certains cas, une compagnie de chemin de fer provinciale peut exploiter les lignes de chemin de fer sous la compétence provinciale.

M. Taylor: Je vois.

[Texte]

Mr. Mulder: Just for explanation, if a short line is hooked on to a main line, it has to have some interchange agreement in any event.

Ms Bloodworth: Oh yes.

Mr. Mulder: So the shipper has to connect into a main line somewhere.

Ms Bloodworth: Yes.

In connection with short lines, the experience in the United States has certainly been that before a company buys a short line they will normally have an agreement in place with the main line carrier as to how they are going to handle traffic and what kinds of divisions of revenues they will have between them and so on, because otherwise a short line company is taking a very risky proposition.

The Vice-Chairman: How long is a short line?

Ms Bloodworth: I guess it is anyone that buys a line under this; it could be long, but it is not likely to be too long.

The Vice-Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Again it is a crazy question, but—

The Vice-Chairman: Mr. Reid, we have to keep moving along here and if you are going to ask crazy questions we should not be here. But go ahead with your crazy question.

Mr. Reid: If there is a sale of a piece of rail under this section, you say that any obligation to the federal government under this or any other act will be eliminated if it is a sale to a railway under provincial jurisdiction.

When we talk about federal obligations, are we only talking about legislative obligations? What kind of obligations are we referring to, and can a railway eliminate its federal obligations by piecemeal sale, making certain it is always in provincial jurisdiction?

I do not want somebody to escape his federal obligations in a fairly easily made manner.

Ms Bloodworth: First, I should make it clear I am not talking about any obligation the federal government might have; I am talking about the obligations of a company that is buying this piece of track.

It does not eliminate all their federal obligations. It is just that they will not be subject to the obligations under federal acts if they are provincial railways. They will be subject to the obligations under provincial acts whatever those might be.

• 1900

Mr. Angus: There is the Canada Labour Code.

Mr. Reid: If the province has a railway act.

[Traduction]

M. Mulder: Je voudrais vous donner une petite explication. Si un embranchement est raccordé à une ligne principale, il faut de toute façon un accord sur le lieu de correspondance.

Mme Bloodworth: C'est juste.

M. Mulder: Il faut que l'expéditeur se raccorde à la ligne principale quelque part.

Mme Bloodworth: En effet.

Aux États-Unis, on a constaté qu'avant qu'une compagnie n'achète un embranchement, il y a un accord signé avec la société de chemin de fer propriétaire de la ligne principale afin de répartir le trafic, les recettes, etc., sans quoi la compagnie propriétaire d'un embranchement se trouve dans une situation très risquée.

Le vice-président: Quelle longueur doit avoir l'embranchement?

Mme Bloodworth: Tout dépend de ce que l'acheteur achète. Ce peut être long, mais en général ce ne l'est pas.

Le vice-président: Monsieur Reid.

M. Reid: J'ai encore une question farfelue, mais. . .

Le vice-président: Il nous faut avancer dans notre travail, et vous devriez peut-être vous abstenir de poser des questions farfelues. Allez-y de tout façon.

M. Reid: Vous dites qu'en cas de vente d'un tronçon en application de cet article, toute obligation du gouvernement fédéral disparaît si l'acheteur est une compagnie provinciale qui relève de la compétence du gouvernement provincial, n'est-ce pas?

Quand on parle des obligations fédérales, s'agit-il uniquement des obligations législatives? De quelles obligations s'agit-il? Une société de chemin de fer pourrait-elle se débarrasser de ses obligations fédérales en vendant ses lignes tronçon par tronçon, s'assurant constamment que c'est à des acheteurs qui relèvent de la compétence provinciale?

Je ne voudrais pas que qui que ce soit puisse se dérober à ses obligations fédérales trop facilement.

Mme Bloodworth: Tout d'abord, il ne s'agit pas ici d'obligations de la part du gouvernement fédéral mais bien de celles d'une compagnie qui achèterait un tronçon de voie.

Cela ne signifie pas que toute obligation fédérale disparaisse. Cela signifie tout simplement que les compagnies de chemin de fer provinciales ne seront pas assujetties aux lois fédérales. Elles devront toutefois s'acquitter des obligations que leur imposent les lois provinciales, quelles qu'elles soient.

M. Angus: Il y a aussi le Code canadien du travail.

M. Reid: Si la province a une loi sur les chemins de fer.

[Text]

Ms Bloodworth: Yes, the Canada Labour Code might come under there, although that is not specifically referred to here. But if they are under provincial jurisdiction they would come under the provincial labour code.

Mr. Taylor: This would cover the Stettler line, where they have taken over from the CNR, except the federal government is still contributing toward that railway.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Taylor: Agreed.

The Vice-Chairman: Okay, let us move along.

Ms Bloodworth: Proposed paragraph 158(4)(c) is an addition and relates to where there is VIA service. At the time this bill was originally drafted there was a national rail passenger transportation act that was going to bring in certain obligations. That has not proceeded at the same rate as this legislation, so it is necessary to provide in this bill provision for what will happen if there is a VIA service and there is a transfer of a line.

This proposed amendment would require any company that buys a line upon which a VIA service is operated, to buy it subject to the obligation to offer the service to VIA at the same conditions they have with CN and CP, and also would declare that line to be a work for the general advantage of Canada so it remains under federal jurisdiction as long as there is passenger service on it. So that would do two things. First of all, ensure that VIA continues to have the same agreements with the new company that it has now. Second, to ensure that the line remains under federal jurisdiction.

Mr. Taylor: Okay. Agreed.

Ms Bloodworth: Proposed paragraph 158(4)(d) is related to the amendment about "within the legislative jurisdiction of Canada" and that basically says that when a line is transferred to a provincial railway company and there is no VIA passenger service on it, but there has existed sometime in the past under a special Act of Parliament somewhere a declaration that this particular line is for the general advantage of Canada, that declaration is removed.

We have a situation in this country where we have a lot of special railway acts that go back to the late 19th Century, early 20th Century. Most of the those railways are now part of CN or CP, but they still exist on the books as a railway company that is a short line company. Many of them have declarations in their acts, so this would remove those declarations in the case where there is a provincial company and it is within provincial boundaries and so on.

Mr. Taylor: Agreed.

The Vice-Chairman: No questions?

[Translation]

Mme Bloodworth: Oui, le Code canadien du travail pourrait être applicable en vertu de cet article, mais il n'est pas expressément mentionné ici. Si elles sont provinciales, les compagnies de chemin de fer pourraient être assujetties au code du travail de la province.

M. Taylor: Cette disposition s'appliquerait à la ligne Stettler, qui vient d'être reprise au CN, sauf que le gouvernement fédéral continue de participer à son financement.

Mme Bloodworth: Oui.

M. Taylor: D'accord.

Le vice-président: D'accord, passons au point suivant.

Mme Bloodworth: Le nouvel alinéa 158(4)c) est un ajout et s'appliquera dans les régions desservies par VIA. Quand nous avons rédigé ce projet de loi, il devait être la contrepartie d'une loi nationale sur les services ferroviaires voyageurs, qui, elle, devait imposer certaines obligations. Cette dernière n'a pas franchi toutes les étapes aussi rapidement que ce projet de loi, et il s'est donc avéré nécessaire d'ajouter une disposition régissant la cession de ligne ferroviaire sur laquelle est offert le service VIA.

Ce projet d'amendement obligerait une compagnie qui achète une ligne sur laquelle est offert le service VIA à l'acheter sous réserve d'offrir le service à VIA aux mêmes conditions qu'avec le CN et le CP, et cet amendement déclarerait que la ligne est un ouvrage d'intérêt public, et donc assujettie aux lois fédérales tant qu'elle continue d'offrir un service voyageur. Ainsi, le premier objectif, c'est de veiller à ce que VIA continue d'obtenir de la nouvelle compagnie les mêmes conditions qu'à l'heure actuelle. Le deuxième objectif, c'est de veiller à ce que la ligne continue de relever du gouvernement fédéral.

M. Taylor: D'accord.

Mme Bloodworth: Le nouvel alinéa 158(4)d) est corrélatif à l'amendement prévoyant que la ligne continue d'être assujettie aux lois fédérales. Il dit essentiellement que, lorsqu'une loi spéciale du Parlement, adoptée par le passé, déclarait que la ligne est d'intérêt public, cette déclaration est supprimée lorsque la ligne est cédée à une compagnie de chemin de fer provinciale si aucun service voyageur VIA n'est offert sur cette ligne.

Au Canada, de nombreuses lois spéciales sur les chemins de fer ont été adoptées à la fin du XIXe et au début du XXe siècles. La plupart de ces compagnies de chemin de fer font maintenant partie du CN ou du CP, mais continuent d'être inscrites comme compagnies de transport ferroviaire sur courte distance. Les lois régissant nombre de ces compagnies contiennent des déclarations, et celles-ci seraient abrogées dans le cas de compagnies provinciales exploitées à l'intérieur des frontières d'une province.

M. Taylor: D'accord.

Le vice-président: Il n'y a pas d'autres questions?

[Texte]

Ms Bloodworth: Proposed subsection 158(5) is again related to the VIA case and it removes the declaration, in other words the provision that puts a line under federal jurisdiction, if VIA ceases to operate the passenger service.

Mr. Taylor: Agreed.

Le vice-président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Dans le cas de VIA Rail, une période de temps est-elle prévue avant d'abandonner un service? Prévoit-on 90 ou 180 jours avant d'enlever le service?

Ms Bloodworth: These provisions will not change the obligations on VIA about abandoning service. They will still have to go through the same provisions for terminating passenger train service that they do today. None of these are touched by that. It is just saying that if they do cease to operate according to the normal law, then the declaration ceases.

M. Robichaud: Merci.

Ms Bloodworth: Proposed subsection 159(2) is just the same wording I referred to a few moments ago about clarifying the wording about auxiliary trackage. It is the same change we are proposing for the earlier sections.

Mr. Taylor: Agreed.

Ms Bloodworth: Proposed section 162. It is a consequential wording change required because of a change we are going to talk about in a few minutes in proposed subsection 174(1). It just changes the word "acquire" to the word "purchase" in line 35.

The Vice-Chairman: No problem.

Ms Bloodworth: Proposed section 168 provides for the second type of situation in which VIA can be involved and that is a case in which there is an application for abandonment and nobody offers to purchase the line. There is no short line railway company involved. There still is VIA service, but there is no freight. It is not worth while to maintain the line for freight purposes. It allows VIA to buy the line to operate the passenger service, and it allows it to purchase it at the net salvage value of the line.

• 1905

The Vice-Chairman: I would say from the Chair, you have scared the living daylights out of me. But I will not say that; I will go to Mr. Angus.

Mr. Angus: Can you define "net salvage value"?

Ms Bloodworth: "Net salvage value" is what the railway company could realize if it tore up the track and sold the scrap metal and sold the land. In other words, just what they would get if they sold it.

Mr. Reid: Wound up.

Ms Bloodworth: Wound up.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Le nouveau paragraphe 158(5) abrogerait aussi la déclaration selon laquelle une ligne continue d'être régie par les lois fédérales dans les cas où VIA cesserait d'exploiter le service ferroviaire voyageur.

M. Taylor: D'accord.

The Vice-Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: In VIA's case, has a time limit been set with respect to abandonment of service? Has a 90 or 180 day time limit been provided for before abandonment of the service?

Mme Bloodworth: Ces dispositions ne changent en rien les obligations de VIA pour ce qui est de l'abandon de service. VIA devra continuer de respecter les obligations qui lui sont faites aujourd'hui pour ce qui est de l'abandon du service ferroviaire voyageur. Aucune de ces obligations ne sont changées par ce nouveau paragraphe. Celui-ci prévoit uniquement que, si VIA abandonne le service conformément à la loi, la déclaration sera supprimée.

Mr. Robichaud: Thank you.

Mme Bloodworth: Le nouveau paragraphe 159(2) ne fait que préciser le libellé dont j'ai parlé il y a quelques instants au sujet des voies auxiliaires. C'est le même amendement que nous avons déjà proposé plus tôt.

M. Taylor: D'accord.

Mme Bloodworth: Nouvel article 162. Il s'agit d'un amendement corrélatif de libellé, rendu nécessaire par les amendements au paragraphe 174(1) dont nous parlerons dans quelques minutes. Nous remplaçons tout simplement le terme «acquérir» par le terme «acheter» à la ligne 40.

Le vice-président: Pas de problème.

Mme Bloodworth: Le nouvel article 168 traite d'une autre situation dans laquelle pourrait se trouver VIA, à savoir qu'une demande d'abandon est présentée, mais personne n'offre d'acheter la ligne. Il n'y a pas de compagnie de transport ferroviaire sur courte distance. La ligne sert au service VIA, mais pas au transport de fret. Il n'est pas rentable d'entretenir la voie en fonction du transport de fret. Cet article permet à VIA d'acheter la ligne pour offrir un service de transport de voyageurs et de l'acheter pour la valeur nette de récupération.

Le vice-président: Je devrais dire que vous m'avez fait une peur bleue. Mais je ne le dirai pas; je vais donner la parole à M. Angus.

M. Angus: Pouvez-vous définir «valeur nette de récupération»?

Mme Bloodworth: La «valeur nette de récupération» correspond au montant que pourrait récupérer la compagnie de chemins de fer si elle démantelait la voie, vendait le métal récupéré et les terres. Autrement dit, le montant que récupérerait la compagnie si elle vendait.

M. Reid: Si elle liquidait.

Mme Bloodworth: Oui.

[Text]

Mr. Angus: This may be getting a little political, but is there any reason why we should have to pay them a cent? We gave them the land in the first place, did we not?

Mr. Taylor: The Indians did.

Mr. Angus: No, we took it from the Indians, then we gave it to the railroad.

The Vice-Chairman: If the Chair could pursue what Mr. Angus has asked, we do not only have the problem of the track running through the land; we have the question of the land belonging to the Crown or to CN or VIA or whatever is going on. So what are we saying there, in direct terms?

Ms Bloodworth: The amendment will say net salvage value or such other value as the companies agree on. So between CN and VIA. . . I guess that will be a matter for the government to determine how they want CN and VIA to transfer assets. That is an issue that has gone on before, with stations and so on. About CP, this provision takes the fact that CP owns the land, and if they own the land they are entitled to get the amount they could get if they went out and sold it the day after they broke up the railway.

The Vice-Chairman: I would add something; and I am not sure whether Mr. Angus would be on the same side as myself. I would say at the same time that any accountants or lawyers that are looking on the side of CN and VIA. . . look out, boys, you are on the high road, because you are going to make a hell of a lot of money coming out here. They have a track that is six feet above and going along the highway, and they are going to turn around and say that is a great possibility for us to sell their track. We cannot do it.

Ms Bloodworth: On clause 171, there are some consequential amendments, which I cannot recall right off the top of my head, required because of the amendment we made to clause 168. I should say that when we drafted these clauses originally, we had some considerable debate as to what price we should put in if the companies did not agree on a price, and we eventually just left it to the agency, because we were not sure net salvage value was really a fair amount in all cases. But since that time, CP came in in their submission and proposed net salvage value. I guess they feel it is fair, and we certainly think it is a lot easier to set the price in legislation than to leave it for future debate in the agency.

The Vice-Chairman: But the point that has to be made is that when track is going to be rolled up per se—rolled up—and people live next to the track and they only need 10 or 20 feet on the other side of the track, they should not have to pay commercial value for it; that ground should be given to them.

Ms Bloodworth: This particular provision refers to a line being transferred as a branch line, but the value being

[Translation]

M. Angus: C'est peut-être une question un peu politique, mais pour quelle raison devrions-nous lui donner un sou? Nous leur avons donné les terres au départ, n'est-ce pas?

M. Taylor: Ce sont les Indiens qui leur ont donné.

M. Angus: Non, nous les avons enlevées aux Indiens pour les donner à la compagnie de chemin de fer.

Le vice-président: J'aimerais poursuivre dans le même ordre d'idée que M. Angus. Il ne s'agit pas uniquement du fait que la voie traverse les terres; il y a aussi le fait que ces terres appartiennent à la Couronne, au CN ou à VIA. Pouvez-vous nous expliquer, en clair, ce que dit cet article?

Mme Bloodworth: L'amendement parlera de valeur nette de récupération ou de toute autre valeur acceptée par les compagnies. Ainsi, le CN et VIA. . . Il appartiendra au gouvernement de décider selon quelles conditions le CN et VIA pourront céder les actifs. Cette question a déjà été soulevée, notamment dans le cas de l'abandon des stations, etc. Cet article tient compte du fait que les terres appartiennent au CP et qu'il a donc le droit de récupérer les sommes qu'il pourrait obtenir s'il abandonnait le service et vendait les terres après avoir démantelé la voie.

Le vice-président: J'aimerais ajouter autre chose et je ne sais pas si M. Angus sera de mon avis. Je dirai aux comptables et aux avocats qui s'occuperont du dossier pour le CN et VIA. . . Attention, les gars, vous allez vous enrichir en venant ici. Ils vont nous dire que nous aurons beau jeu de vendre la voie puisqu'elle court le long de la grande route, mais six pieds plus haut. Nous ne réussirions pas à le faire.

Mme Bloodworth: À l'article 171, nous devons apporter des amendements corrélatifs, qui m'échappent pour l'instant, découlant de l'amendement que nous avons apporté à l'article 168. Je dois vous dire que, quand nous avons rédigé ces articles, nous nous sommes sérieusement demandé quel prix nous fixerions si les compagnies n'arrivaient pas à s'entendre et nous avons finalement décidé de confier cette responsabilité à l'office puisque nous n'étions pas convaincus que la valeur nette de récupération constituerait une somme juste dans tous les cas. Mais, depuis ce temps-là, le CP nous avait proposé la valeur nette de récupération. Si le CP juge que ce serait une somme équitable, nous croyons qu'il serait plus simple de déterminer le prix dans la loi plutôt que de laisser à l'office le soin de trancher plus tard.

Le vice-président: Mais des témoins ont fait valoir que des personnes vivant aux côtés de la voie ne devraient pas, quand la voie sera démantelée, être obligés de payer la valeur marchande pour obtenir les 10 ou 20 pieds dont elles auraient besoin le long de la voie; ces terres devraient leur être données.

Mme Bloodworth: Cet article prévoit que lorsqu'une ligne est cédée comme embranchement, la cession se fera

[Texte]

chosen to transfer it at its net salvage value. So it will remain as a branch line.

Mr. Angus: It is not the abandonment section?

Mr. Taylor: No, the whole line, not just the right of way.

Ms Bloodworth: Yes, the whole line.

The next provision refers to the agency being able to determine what net salvage value is if they cannot agree on what it is; and it is possible there may be some disagreement as to what net salvage is in any given case.

Paragraph 174(6)(b) is the same amendment we talked about in clause 158, and that refers to the case when a purchaser will have the obligations under the proposed act of Parliament if they are within the jurisdiction of Parliament.

• 1910

Mr. Angus: In general in this clause I assume, because you do not have an amendment that deals with it, you felt it is not appropriate to put the—I keep forgetting the term... reversing. If the short line railroad ceases to function, then the assets must return to the original railroad as an economic factor to force the selling railroad to make sure whoever buys it is financially viable.

Ms Bloodworth: There is a public interest test required before the transfer is allowed. If a company proposing to buy the line is not very financially secure and their future is not very bright, we envisage this would be one factor the agency would look at in deciding whether to allow the transfer.

We have not proposed... The railway company that wants to get rid of the line has wanted to abandon it, and therefore we have said they are out of it unless they choose to buy back in later on.

Mr. Angus: Thank you.

Ms Bloodworth: Proposed paragraph 174(6)(c) is similar to clause 158 to protect VIA services if there is a transfer. It basically says anyone who buys a line, whether it is under the abandonment transfer provisions or the other transfer provisions, buys them subject to the rights of VIA to continue to operate on the same conditions as they operate now. It also keeps the line within federal jurisdiction as long as VIA operates over it.

Subclause 175(1) deals with possible grants and contributions. In this case, a particular situation that might occur that we have not covered has been pointed out. This is the situation where it is not the shipper on the branch line requiring the grant toward contribution to change to an alternate form of service; it is the point he is shipping to that may exist on a line that does not have

[Traduction]

à la valeur nette de récupération. La ligne demeurera donc un embranchement.

M. Angus: Ne parlons-nous pas de l'article sur l'abandon?

M. Taylor: Non, pas de l'abandon de la ligne entière, mais uniquement de l'emprise.

Mme Bloodworth: Il s'agit de la ligne entière.

Le prochain article dit que l'office pourra fixer la valeur nette de récupération si les compagnies n'arrivent pas à s'entendre. Il est possible qu'il y ait des accords dans certains cas quand à la valeur nette de récupération.

L'amendement à l'alinéa 174(6)b) est identique à celui dont nous avons parlé à l'article 158, à savoir que la compagnie cessionnaire assume les obligations prévues dans le projet de loi si elle est assujettie à une autre loi du Parlement.

M. Angus: À propos de cet article, je suppose qu'en général vous avez estimé qu'il n'est pas approprié de renverser la situation, car vous n'avez pas proposé d'amendement. Si un embranchement cesse de fonctionner, alors, il faudra que les avoirs retournent à la première compagnie pour obliger le vendeur à s'assurer que, quel que soit l'acheteur, ce soit financièrement rentable.

Mme Bloodworth: Il est exigé de vérifier si la transaction est bien dans l'intérêt public avant de permettre la cession des avoirs. Si l'entreprise cherchant à acheter le service ferroviaire n'est pas dans un très bon état financier et si son avenir semble assez sombre, à notre avis, l'office en tiendra compte lorsqu'il s'agira de rendre sa décision.

Nous n'avons pas proposé... La compagnie ferroviaire qui veut se défaire d'une ligne a manifesté sa volonté d'abandon; aussi nous avons décidé qu'il n'aura plus rien à voir avec cette ligne à moins que, plus tard, il ne choisisse de racheter les avoirs.

M. Angus: Merci.

Mme Bloodworth: Au sujet de l'article 174(6)c), il est identique à l'article 158, qui cherche à protéger les services de VIA en cas de cession d'avoirs. Il y est dit que quiconque achète une ligne ferroviaire, que ce soit en vertu des dispositions relatives à l'abandon ou à la cession d'avoirs, l'achète sous réserve des droits qu'a VIA de poursuivre l'exploitation de ladite ligne dans les mêmes conditions. L'article prévoit également que le chemin de fer vendu continuera à relever de la compétence fédérale aussi longtemps que c'est VIA qui l'exploitera.

Le paragraphe 175(1) porte sur les subventions et contributions. En l'occurrence, on a mentionné une situation possible qui n'a pas été prévue. Il s'agit du cas où l'expéditeur ne demande pas de subvention pour la voie secondaire afin d'en changer le service, mais demande plutôt une subvention afin d'améliorer le service routier jusqu'au lieu de destination. Nous proposons donc un

[Text]

very good road service. Therefore, we are proposing an amendment that would allow for this situation if it is required because of an abandonment, even if they are not right on the line but they have a place where products shipped from the line are shipped to. They could get a grant.

Mr. Angus: I am sorry. Could we just back up for a second to proposed paragraph 174(6)(d), transferring the line to a provincial railway company?

Is there a possibility—and it may be covered in here—that in effect a section of a main line could be transferred to a provincial railway company? It could be circumstantial in terms of the geography; say it is running through northern Ontario where there is a sparse population. Is there a possibility of the clause applying and in effect going against the intent? I am sure the intent is for a line that goes nowhere. It is just connected to the main line. If it were a section of the main line, would we be given trouble there?

Ms Bloodworth: There are two answers to your question. First of all, it is theoretically possible, yes. If CN or CP chose to try to abandon their main line through northern Ontario and only the portion in northern Ontario, this could apply.

Yet if CN and CP were to do that, they would be cutting their east-west system. The second comment to make is that we would not see a short line ever occurring in that situation. The only reason CN and CP would ever want to abandon a main line in those cases would be if it is a secondary main line and they still have one, in which case there would be very little traffic for a short line. Presumably CN and CP are planning to route their traffic some other way down the system.

Mr. Angus: If the railroad, for whatever reason, decides they can circumvent their collective agreement and other financial aspects by shifting the responsibility for a section of main line over to a short line railroad, this clause would apply, and therefore, it is not going to work to the general advantage of Canada.

Ms Bloodworth: You are talking about a situation where in fact CN/CP would still retain some form of control over it.

Mr. Angus: Yes.

Ms Bloodworth: I do not think they would avoid federal jurisdiction, because just the declaration is not sufficient to remove them from federal jurisdiction. If in fact it is operated as part of the federal jurisdiction, there are Supreme Court and Privy Council cases going back a long way in the century saying it is federal railway. I do not think they would be able to avoid it legally.

[Translation]

amendement qui tiendrait compte d'une telle possibilité en cas d'abandon, même dans les cas où il s'agit d'un lieu non situé aux abords de la voie elle-même, mais un peu à l'écart et où il faut expédier des marchandises depuis la voie. Dans de tels cas, il sera donc possible d'obtenir une subvention.

M. Angus: Excusez-moi, mais pourrions-nous revenir un moment à l'alinéa 174(6)d), où il est question de la cession d'un embranchement à une compagnie de chemin de fer provinciale?

Cette disposition prévoit-elle la cession d'un embranchement à une compagnie de chemin de fer provinciale? Cela peut se concevoir dans certains endroits, par exemple, dans le nord de l'Ontario, où la population est clairsemée. Est-il possible que la disposition s'applique dans de telles circonstances où cela irait contre l'objectif avoué? Je suis certain, en effet, qu'elle est prévue dans le cas d'un embranchement qui ne mène nulle part, mais qui est rattaché à la voie principale. S'il s'agissait cependant d'un tronçon de la voie principale, est-ce qu'on aurait des problèmes ici?

Mme Bloodworth: Il y a deux réponses à cela. D'abord, ce que vous évoquez est possible en théorie. Mais, par exemple, si le CN ou le CP décident de ne plus exploiter leur voie principale traversant le nord de l'Ontario, et seulement ce tronçon, alors, la disposition s'appliquerait.

Toutefois, si le CN et le CP faisaient cela, ils se trouveraient à couper leur trajet est-ouest. En second lieu, nous ne croyons pas qu'on mette jamais en service un tronçon d'une voie principale. La seule raison pour laquelle le CN et le CP pourraient envisager d'abandonner une voie principale serait dans les cas où il s'agit d'une deuxième voie principale, auquel cas il leur en resterait encore une autre capable d'acheminer le peu de trafic sur ce court trajet. On peut supposer que le CN et le CP prévoient d'utiliser d'autres voies pour acheminer leurs marchandises.

M. Angus: Si les chemins de fer, pour une raison quelconque, décident de faire fi des conventions collectives signées et d'autres aspects financiers, et de céder un tronçon d'une voie principale à une autre compagnie de chemin de fer n'exploitant que quelques voies, cette disposition s'appliquerait et, à mon avis, elle ne servirait pas les intérêts des Canadiens.

Mme Bloodworth: Vous songez à une situation où le CN et le CP conserveraient une forme de contrôle.

M. Angus: Oui.

Mme Bloodworth: Je ne crois pas que, dans de telles circonstances, le CN et le CP cesseraient de relever des autorités fédérales, car la déclaration elle-même ne suffit pas pour cela. Si le tronçon cédé est exploité dans le réseau relevant du gouvernement fédéral, alors, il existe une jurisprudence de la Cour suprême et des cas tranchés par le Conseil privé depuis longtemps qui établit qu'il s'agit bel et bien d'un service relevant du gouvernement

[Texte]

[Traduction]

fédéral. Je ne crois pas que les chemins de fer pourraient éviter cela sur le plan juridique.

• 1915

Mr. Angus: Okay. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Ms Bloodworth: Subclause 175(6), again, is a provision. Right now it says persons who are regular shippers on a line at the time of abandonment can receive contributions under that clause. However, there is an amendment proposed to clarify that if you have been a regular shipper during the last two years, you are eligible. The intent was not that if you had not shipped a car in the last month you were not eligible. It is felt that at some point in the last two years you must have been a regular shipper.

Mr. Angus: Is the two years an arbitrary figure, or does it have some basis in terms of traffic patterns?

Mr. Mulder: I believe, Mr. Chairman, the suggestion came from the Atlantic Provinces Transportation Commission.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Mulder: They did some work, and they decided the two years was sufficient to cover that situation.

Mr. Angus: Okay.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Reid.

Mr. Reid: There was a second aspect of that shipper concern. There was the question of what is a regular shipper in subclause 175(6). The other aspect was the difficulty in defining significant economic harm, and the shippers would have to prove they suffered that kind of harm in claiming compensation.

Ms Bloodworth: I do not know how to define that, and to me, that is the type of thing which, if you did define it, you probably would do more harm to people in the future than by not defining it. However you define it, you are sure to define out somebody who might come under it otherwise some time in the future.

Mr. Reid: In the interest of deregulation, let the agency decide.

Ms Bloodworth: Well, in fact, it is the discretion of the Minister to decide that. If the Minister is convinced somebody has suffered what in his view is significant economic harm, someone is eligible.

The Vice-Chairman: That sounds kind of good from the Chair, because I am for and against. I protect the people who are for and against, and if anybody wants to come against me on that, I will be for and against. So it does not make any difference. Let us go ahead.

Mr. Reid: A question: what, from a policy point of view, is the significant difference, and why should we leave it to

M. Angus: Bien. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus.

Mme Bloodworth: Encore une fois, le paragraphe (6) de l'article 175 prévoit que les expéditeurs qui utilisent régulièrement une voie frappée d'abandon peuvent recevoir des contributions. Toutefois, un amendement proposé précise que si l'on a utilisé cette voie comme expéditeur pendant les deux dernières années, on est aussi admissible. Cela empêche que quelqu'un qui n'a pas expédié de marchandise au cours du dernier mois se voit refuser la contribution. On a donc estimé qu'il faut pouvoir établir qu'au cours des deux dernières années, on s'est régulièrement servi de la voie en question pour expédier des marchandises.

M. Angus: Est-ce que cette période de deux ans est arbitraire ou se fonde-t-elle sur des observations du mouvement des marchandises?

M. Mulder: Monsieur le président, je crois que c'est la Commission des transports des provinces de l'Atlantique qui nous a fait cette suggestion.

Mme Bloodworth: Oui.

M. Mulder: Après avoir étudié la question, cet organisme est arrivé à la conclusion que deux ans suffisaient pour tenir compte de telles circonstances.

M. Angus: Bien.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Reid.

M. Reid: Il y avait une autre question concernant les expéditeurs. A part celle de savoir qui est un expéditeur régulier aux termes de l'article 175(6), Il s'agissait de la difficulté qu'il y a à définir des torts économiques importants subis par les expéditeurs et de les prouver pour que ces derniers puissent réclamer une indemnisation.

Mme Bloodworth: J'ignore comment on peut définir cela, et à mon avis, ce genre de définition peut faire plus de tort aux personnes concernées que l'absence d'une définition. Quelle que soit la définition à laquelle on arrive, on est sûr d'exclure quelqu'un qui mériterait pourtant d'être englobé à un moment ultérieur.

M. Reid: Dans l'intérêt de la déréglementation, laissons cela à l'office.

Mme Bloodworth: Eh bien, c'est au ministre qu'il revient de trancher. S'il est convaincu que quelqu'un a subi des torts économiques importants, alors l'expéditeur en question a le droit de réclamer de l'aide.

Le vice-président: C'est assez intéressant pour le président, étant donné que je suis pour et contre. Je protège les gens qui sont pour et contre, et si quelqu'un désire manifester son opposition, je serai à la fois pour et contre. Cela ne change donc rien. Poursuivons.

M. Reid: Une autre question: sur le plan des grandes orientations, qu'est-ce qui fait qu'un tort est important, et

[Text]

the Minister? Why should we not let the agency resolve the whole thing?

Ms Bloodworth: Well, these grants are all a matter of Minister's discretion. The agency is entitled to make recommendations, but ultimately it is a question of government policy, as to whether the government proposes to make these grants. These are grants or contributions; they are not a subsidy program. The Minister may well have to choose between competing applicants. There may be more than one; there may be more than three or four parties.

Mr. Reid: But if the agency has to determine whether or not a sale will be made, why are we inserting this Minister in a very difficult spot in determining what compensation shall be paid?

Ms Bloodworth: This not compensation for the sale.

Mr. Reid: I recognize that.

Ms Bloodworth: This is contributions for people who are harmed by abandonment.

Mr. Reid: For those who have been allegedly hurt, suffering economic harm.

Ms Bloodworth: By the abandonment.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, I think the view is that the Minister would not be unhappy to have that choice, because he could make a deal with a provincial government, a municipal government, shippers, and so on, and he could decide both on substance and broader public interest as to what a package would be. The view was that kind of negotiating should not be done by an agency; it should be done by somebody who is politically accountable.

Mr. Taylor: Agreed.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. We shall progress.

Ms Bloodworth: Paragraph 181(1)(f) is deleted because of the move to net salvage value. We no longer need a power to prescribe conditions for purchase-price determination.

Mr. Taylor: Under subclause 174(4), if a railway is offering the line to another railway and they cannot agree, how are they going to settle it if you remove paragraph 181(1)(f)?

Ms Bloodworth: Because the amendments will propose that the price be net salvage value or such other amounts as they might agree on. So if they do not agree it is net salvage value, and if they cannot agree on what net salvage value is, the agency will determine that.

[Translation]

pourquoi faut-il que ce soit le ministre qui tranche la question? Pourquoi ne pas s'en remettre à l'office de toute cette question?

Mme Bloodworth: Eh bien, le ministre peut disposer de toute cette subvention de façon discrétionnaire. L'office est autorisée à faire des recommandations, mais en dernière analyse, il s'agit d'une question de politique gouvernementale sur laquelle le gouvernement a donc la haute main. Il s'agit de subventions ou de contributions, et non d'un programme de subventions. Le ministre aura peut-être à choisir entre divers requérants. Il se peut qu'il y en ait plus de trois ou quatre.

M. Reid: Toutefois, si l'office doit décider si telle acquisition aura lieu ou non, pourquoi mettons-nous le ministre dans la situation très délicate où il doit décider quelle indemnisation sera accordée à qui?

Mme Bloodworth: Il ne s'agit pas d'une indemnisation faisant suite à l'acquisition.

M. Reid: Je m'en rends bien compte.

Mme Bloodworth: Il s'agit de contributions accordées à ceux qui subissent le contre-coup de la mise hors service.

M. Reid: Elles sont conçues pour ceux qui ont subi des torts économiques.

Mme Bloodworth: Du fait de l'abandon de certaines voies.

M. Mulder: Monsieur le président, si vous le permettez on estime que le ministre ne serait pas contrarié de devoir faire un tel choix, car cela lui permettrait de négocier des ententes avec le gouvernement provincial, les administrations municipales, les expéditeurs et le reste. Il pourrait aussi se prononcer à la fois sur le contenu de l'indemnisation et sur l'intérêt public dont on doit tenir compte. On a estimé que ce genre de négociation ne devrait pas relever d'un organisme, mais de quelqu'un qui est responsable sur le plan politique.

M. Taylor: D'accord.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Reid. Nous allons poursuivre.

Mme Bloodworth: L'alinéa 181(1)f est supprimé, étant donné qu'il a été décidé de s'aligner sur la valeur de récupération nette. Nous n'avons donc plus besoin d'une autorité qui impose les conditions auxquelles il faut se conformer pour établir le prix d'achat.

M. Taylor: En vertu du paragraphe (4) de l'article 174, si une compagnie de chemins de fer offre une voie à une autre compagnie et que les deux ne peuvent s'entendre, comment la question se règlera-t-elle si on supprime l'alinéa 181(1)f?

Mme Bloodworth: Grâce aux amendements proposant que le prix corresponde à la valeur de récupération nette ou à un autre montant auquel les deux parties conviendront. S'il y a désaccord, le prix devra correspondre à la valeur de récupération nette et si les deux compagnies ne s'entendent pas sur cette valeur, c'est l'office qui fixera le prix d'acquisition.

[Texte]

Mr. Taylor: Okay. Thank you.

Ms Bloodworth: We have no proposed amendments in Part IV. The next proposed amendments are to do with Northern Marine Resupply Services.

The Vice-Chairman: Clause 209.

Ms Bloodworth: Clause 209... the first amendment is similar to the one we had in the railway section. It is an amendment to the definition of tariffs to ensure consistency throughout the act by adding charges to this definition as well.

• 1920

Mr. Angus: Mr. Chairman, we had some representation regarding the definition of goods from one of the two carriers concerned about the ability to compete. I assume you have looked at it and decided a change is not required. Perhaps you can elaborate for the committee.

Ms Bloodworth: Considerable time was spent developing the definition of goods. It was intended specifically to govern community resupply goods and not people in the exploration business, where there is competition. The whole purpose of the regulation in this section is to regulate community resupply services where there is very little traffic relatively. We are dealing with places which perhaps get one barge a year and not with places like Defence—clearly, they are in a position to look after themselves—or with the exploration companies in the Beaufort Sea, who also can look after themselves and have competitive services bidding for their business. That is the reason for the definition as it is now.

Mr. Angus: I think it was suggested by the one company which appeared that the clause as it is gave a near monopoly for the other.

Mr. Mulder: This is based on the kind of traffic the Northern Transportation Company Limited has had over the last 10 years. It is also tied with the condition of sale between the government and the owners of NTCL. We are consistent with the deal and with what has been happening over the last 10 years.

Mr. Angus: Thank you.

Ms Bloodworth: In a good part of this region, there is no question of competition because they cannot support two barge services a year.

Mr. Angus: I am not objecting to what you are doing. I just want to make sure it is on the table.

Ms Bloodworth: In paragraph 210.2(a), the intent of the provision was to ensure this did not regulate every small ship which carried a few supplies for somebody from one community to another. The decision was made not to regulate anyone who had under 100 registered tonnes in shipping. However, it might cause some problems on Lake Athabasca, the other area governed by this provision. In

[Traduction]

M. Taylor: Bien. Merci.

Mme Bloodworth: Nous ne proposons aucun amendement à la partie IV. Les amendements suivants portent sur les approvisionnements par eau dans le nord.

Le vice-président: Article 209.

Mme Bloodworth: Au sujet de l'article 209, le premier amendement est semblable à celui que nous avons proposé dans la partie relative aux chemins de fer. Il modifie la définition des tarifs en y ajoutant des frais de façon à assurer l'uniformité de ce terme dans l'ensemble du projet de loi.

M. Angus: Monsieur le président, deux transporteurs, pour des raisons intéressant la compétition, se sont interrogés sur la définition des produits. J'imagine que vous avez considéré la question et décidé qu'un changement ne s'imposait pas. Peut-être pourriez-vous expliquer.

Mme Bloodworth: On a consacré beaucoup de temps à la définition des produits. Au départ, il s'agissait uniquement des approvisionnements réguliers de la communauté, et non pas des entreprises de prospection, où la concurrence existe. Le règlement prévu par cet article est là pour réglementer les services d'approvisionnement de la communauté lorsque le trafic est très faible. Il s'agit de secteurs qui reçoivent une barge par an, par exemple, et non pas de la Défense—they peuvent se défendre seuls—ni des compagnies de prospection de la mer de Beaufort, qui peuvent également se débrouiller seules et qui ont plusieurs fournisseurs à leur disposition. Cette définition a donc été retenue pour cette raison.

M. Angus: Il y a une compagnie qui a comparu et qui a dit que l'article en question accordait pratiquement le monopole à une autre compagnie.

M. Mulder: Cela dépend du type d'activité de la *Northern Transportation Company Limited* depuis 10 ans. C'est lié également aux conditions de vente entre le gouvernement et les propriétaires de la *Northern Transportation Company Limited*. Notre énoncé est conforme à la transaction en question et à l'évolution de la situation depuis 10 ans.

M. Angus: Merci.

Mme Bloodworth: Dans la majeure partie des endroits, dans cette région, il n'est pas question de concurrence puisque le trafic ne justifie pas deux services de barge par année.

M. Angus: Je ne suis pas contre votre position, mais je tiens à vous la faire préciser.

Mme Bloodworth: Au paragraphe 210.2a), on a voulu s'assurer que cette disposition ne réglementait pas jusqu'au moindre petit bateau transportant quelques fournitures d'une communauté à une autre, pour le compte d'un particulier. On a donc décidé de ne pas réglementer ceux qui transportent moins de 100 tonnes enregistrées. Toutefois, cela risque de causer certains problèmes sur le

[Text]

that particular area, there is a very small amount of traffic and even the 100 registered tonnes could be sufficient to provide a degree of competition on an unregulated service which would put the regulated service out of business. The proposal is to change the 100 to 50. It is done for the purpose of the Lake Athabasca region, to ensure that not just half of the services are regulated, but all of them.

Subclause 212(1) is a change to the entry test. It is a proposal to add some words similar to the words in the northern air test. It would not delete any of the words there now. It would just add a requirement:

The agency must be satisfied that no significant decrease or instability in the resupply service would be caused by the new entrant.

This comes back to the whole purpose of regulation in this area. They are a very small service lines.

Subclause 212(6) is to clean up a lack. There was a power to amend licences, but not a power to amend the terms and conditions attached to those licences. We are proposing to add that power to the act.

Clause 216 is a grammatical error. There is an extra "b" in the sentence in the English version.

Clause 225 is a provision in the transitional provisions now. Someone who has lawfully provided a resupply service at any time during the year immediately prior to it coming into force is entitled to get a licence. That may be unduly restrictive. Therefore, we are proposing three years to ensure we do not cut off anyone who has been lawfully operating in the area in a recent time period, which was the intent.

Mr. Angus: Have you gone back and taken a look at the records to determine that three years will capture all the carriers which have been legitimately operating in a reasonable period of time?

Ms Bloodworth: The main problem area is the western Arctic where the bulk carriage of fuel is not regulated at the present time.

• 1925

Arctic Transportation Limited has carried some bulk fuel into Cambridge Bay over the last few years. They were unsure whether they were going to carry any this year and therefore they might have missed out on being able to get a licence into Cambridge Bay. Under this provision, if they have carried any in the past three years, they will be entitled to. That is the only situation we are aware of that this really has any significant impact on.

Mr. Angus: So three years will cover anybody who has in fact been operating. Okay.

[Translation]

lac Athabasca, l'autre région régie par cette disposition. Dans cette région-là, le trafic est très faible, et 100 tonnes enregistrées suffiraient déjà et donneraient un avantage à un service non réglementé, ce qui pourrait acculer à la faillite le service réglementé. On propose donc de remplacer ces 100 tonnes par 50. C'est à cause de la région du lac Athabasca, pour que la moitié des services ne soient pas réglementés, pour qu'ils le soient tous.

L'alinéa 212(1) modifie les conditions de la licence d'exploitation. La proposition est d'ajouter un énoncé comparable à celui qui existe dans le cas des approvisionnements par air dans le Nord. L'énoncé actuel reste inchangé. On ajoute simplement:

L'office doit s'assurer que l'arrivée d'un nouveau venu ne portera pas atteinte au service d'approvisionnement et ne provoquera pas d'instabilité.

Cela nous ramène à l'objet même de la réglementation dans ce secteur. Ce sont de très petites entreprises.

Le paragraphe 212(6) est introduit pour rectifier une lacune. On avait déjà parlé de la possibilité de modifier la licence, mais on avait omis la possibilité de modifier les termes et conditions de cette licence. Nous proposons d'ajouter cette possibilité.

Dans le cas du paragraphe 216, il s'agit d'une erreur grammaticale. Dans la version anglaise, il y a un petit «b» supplémentaire dans la phrase.

Dans le cas de l'article 225, il s'agit d'une modification des dispositions transitoires actuelles. Quiconque a exploité un service d'approvisionnement légal à un moment donné pendant l'année qui a précédé l'entrée en vigueur de la loi, a le droit d'obtenir un permis. Cela risque d'être un peu trop restrictif. Par conséquent, nous proposons un délai de trois ans pour ne pas risquer d'éliminer quelqu'un qui aurait exploité récemment un service légal dans la région; c'était l'intention de l'article.

M. Angus: Est-ce que vous avez consulté les dossiers pour déterminer que trois ans suffisaient pour récupérer tous les transporteurs qui ont travaillé légitimement pendant une période raisonnable?

Mme Bloodworth: Le principal problème, c'est l'ouest de l'Arctique, où le transport du carburant en vrac n'est pas réglementé à l'heure actuelle.

Au cours de ces dernières années, la compagnie *Arctic Transportation Limited* a livré du carburant en vrac à Cambridge Bay. Ils n'étaient pas certains d'en transporter cette année, ce qui risque de les empêcher d'obtenir une licence pour approvisionner Cambridge Bay. Aux termes de cette disposition, il suffit qu'ils aient effectué des transports au cours des trois dernières années pour obtenir la licence. C'est la seule compagnie que nous connaissions qui soit dans ce cas.

M. Angus: Autrement dit, trois ans, cela couvrira tous ceux qui ont travaillé. D'accord.

[Texte]

Ms Bloodworth: Yes. Paragraph 226(1)(a) is just another place where that appears, and where it has to be changed.

Paragraph 226(1)(b), the French text reads slightly differently than the English text right now and we will correct that.

There is nothing in Part VI on commodity pipelines.

In Part VII, on acquisitions, there is one proposed amendment and that is to subclause 253(4). It is basically for administrative reasons. With the present wording, for a specified person to get an exemption, you would have to have a regulation that would allow the agency to then issue an order exempting that person. We are going to suggest that the process be changed by allowing the Governor in Council to make regulations about classes of persons that might be exempt from this. The agency would then exempt a specified person by order, subject to Governor-in-Council approval; this is just to make it a little more administratively feasible.

Mr. Angus: That makes sense.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, did the Government of Alberta not recommend a pipeline amendment?

Ms Bloodworth: I honestly cannot answer, Mr. Taylor. I will check and see.

Mr. Taylor: Could you check it, because it seems to me they did.

Ms Bloodworth: I know it was not a subject of great debate, the commodity pipeline, but I will check on that.

Mr. Reid: The NDP amendments now.

Ms Bloodworth: We have a few more still.

We now come to Part VIII. Part VIII is the general transition.

The Vice-Chairman: I would say at the same time, with the witnesses before us, that we must realize that whether we come from the west or the east or central Canada, whether or not it was a part of a great debate, everybody who appeared before the committee has equal opportunity to be influenced by what is going on and what recommendations we are going to make in the bill.

Ms Bloodworth: Certainly, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I take that away from the Minister.

Ms Bloodworth: Paragraph 266(3)(b) is a grammatical correction, basically because the sentence does not make much sense the way it reads right now and, so we are proposing to reword it just so it makes some sense.

Clauses 266 and 267—this is the companion amendment to the earlier suspension power. That would be adding a requirement to review regularly the effect of competitive line rates on railway revenues, financial viability, capital investments, and service levels.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Oui. Au paragraphe 226(1)a), une autre mention qui doit être modifiée.

Au paragraphe 226(1)b), la version française diffère un peu de la version anglaise, et nous rectifierons cela.

Nous n'avons rien sur la partie VI, productoducs.

Dans la partie VII, l'acquisition, nous avons un projet d'amendement, qui porte sur le paragraphe 253(4). C'est une modification administrative. Avec l'énoncé actuel, pour qu'une personne bénéficie d'une exemption, il faudrait adopter un règlement qui autorise l'office à décréter une exemption en faveur de cette personne. Nous allons proposer de modifier le processus en autorisant le Gouverneur en conseil à adopter des règlements sur les catégories de personnes qui pourraient être exemptées. L'office pourrait ainsi décréter qu'une personne est exemptée sous réserve de l'approbation du Gouverneur en conseil. Cela devrait faciliter les choses, administrativement parlant.

M. Angus: C'est logique.

M. Taylor: Monsieur le président, est-ce que le gouvernement de l'Alberta n'avait pas recommandé un amendement sur le pipeline?

Mme Bloodworth: Monsieur Taylor, je ne saurais vous répondre, mais je vais m'informer.

M. Taylor: Pouvez-vous vous informer, parce que j'ai l'impression que c'est le cas.

Mme Bloodworth: Je sais que le productoduc n'a pas fait l'objet de beaucoup de discussions, mais je vérifierai.

M. Reid: Maintenant, les amendements du NPD.

Mme Bloodworth: Il nous en reste quelques uns.

Nous arrivons maintenant à la partie VIII, dispositions générales et transitoires.

Le vice-président: En même temps, je précise, et c'est aussi à l'intention de nos témoins, que, peu importe que nous soyons de l'Ouest, de l'Est ou du Centre du Canada, que le débat ait été animé ou pas, tous ceux qui ont comparu devant le Comité s'intéressent de la même façon à nos délibérations et aux recommandations que nous finirons par adopter.

Mme Bloodworth: Certainement, monsieur le président.

Le vice-président: C'est quelque chose que j'enlève au ministre.

Mme Bloodworth: À l'alinéa 266(3)b), il y a une erreur grammaticale; la phrase n'a pas beaucoup de sens pour l'instant, nous avons l'intention de la réécrire.

Quant aux amendements aux articles 266 et 267, ils complètent les amendements dont nous avons parlé tout à l'heure au sujet du pouvoir de suspension. Cet amendement aurait pour effet d'exiger une révision régulière des effets des tarifs concurrentiels sur les revenus des chemins de fer, leur viabilité financière, leurs immobilisations de capitaux et leurs services.

[Text]

Also, in clause 267, there is a proposal for a requirement that railway future plans with regard to branchline abandonment be reported by the agency annually in the report that has to be submitted to the Minister who has to table it in Parliament. That would be plans of the railways to apply for abandonment over the following year.

Mr. Reid: The annual report.

Ms Bloodworth: Clause 271 deals with time limits; we are proposing that it be deleted. It was not in there originally; then Justice drafters felt perhaps it should be in there, so that if an agency missed a deadline of deciding, it would not force someone to apply for something all over again; they would not lose jurisdiction. However, we do not feel they are going to lose jurisdiction anyway under the law. The effect of the provision as it is now is, would be to destroy some of the time limits that are in the bill for a good reason, and therefore we are proposing to delete it.

• 1930

Clause 273 is a transitional amendment that is basically required because we are going to continue the CTC, for some period of time after the act is proclaimed, to finish up the work of the CTC. But as the transitional provisions are presently worded, there is no end to that, and there needs to be some form of end in law. There also has to be a provision to ensure that members who are appointed to the CTC and the agency at the same time are not owed two salaries by the Government of Canada.

Mr. Angus: I do not care if they are owed, as long as they are not paid.

Ms Bloodworth: Well, presumably—

Mr. Angus: We are doing quite well. We have about four more pages. Do members want to get into a dialogue after that, or are we going to be finished for tonight? Are we going to come back to our scheduled meeting tomorrow morning to get into philosophical discussions?

The Vice-Chairman: The Chair would ask that we go through with what we have on Bill C-18, going through Part VIII. I believe there are very few recommendations to be made on Bill C-19. We should, the Good Lord willing, be out of here in about an hour's time.

Mr. Angus: That is fine by me.

The Vice-Chairman: Okay, let us keep going. Next is clause 295.

Ms Bloodworth: Clause 295 is really a clarification to the wording of the Maritime Freight Rates Act, to ensure that we have allowed for the possibility of confidential contracts. There has been some considerable difficulty with the wording of that act, because it was written in 1927. There has been some difficulty trying to fit it in with the modern legislation. We think it needs one more amendment to make sure of that.

Mr. Taylor: Agreed.

[Translation]

Toujours au sujet de l'article 267, on propose que les chemins de fer soient tenus d'annoncer chaque année dans le rapport qui doit être soumis au ministre et déposé par lui au Parlement leurs projets d'abandon de lignes secondaires. Autrement dit, les projets d'abandon pour l'année suivante.

M. Reid: Dans le rapport annuel.

Mme Bloodworth: L'article 271 porte sur les délais, nous proposons de le supprimer. Au départ, cet article n'existait pas, et les rédacteurs du ministère de la Justice ont pensé qu'il serait peut-être bon de l'ajouter pour qu'un organisme qui laisse passer la date limite ne perde pas sa juridiction et ne soit pas forcé de recommencer à zéro. Nous considérons que de toute façon, cette juridiction n'est pas en danger aux termes de la loi. Cette disposition aurait pour effet d'annuler certains délais prévus par le bill, des délais qui ont été adoptés pour de bonnes raisons, nous proposons donc de la supprimer.

L'article 273 est un amendement essentiel parce qu'il habilite la CCT à mener ses activités à bonne fin après la mise en vigueur de la loi. Il n'existe en ce moment aucune disposition en ce sens dans la loi, et c'est essentiel. Nous avons également besoin d'une disposition pour empêcher que les membres du CCT et de l'organisme visé ne se retrouvent dans une situation où le gouvernement devrait leur verser deux salaires.

M. Angus: En autant qu'ils ne les touchent pas, ces deux salaires.

Mme Bloodworth: Je suppose. . .

M. Angus: Tout va très bien, il ne reste plus que quatre pages environ. Les membres veulent-ils en discuter ou allons-nous terminer ce soir? Est-ce que nous allons nous réunir de nouveau demain matin pour nous lancer dans des discussions philosophiques?

Le vice-président: Le président aimerait bien qu'on finisse ce qu'on a sur la planche pour le projet de loi C-18 jusqu'à la partie VIII. Que je sache, il y a très peu de recommandations au sujet du projet de loi C-19. Alors, si Dieu le veut, nous devrions avoir terminé dans une heure.

M. Angus: Cela me convient.

Le vice-président: Très bien. Continuons donc. Nous sommes maintenant rendus à l'article 295.

Mme Bloodworth: L'article 295 est en fait une explication des dispositions de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Il s'agit ici d'autoriser les contrats confidentiels. Cette loi a posé de graves problèmes, car elle remonte à 1927. Il s'avère très difficile de la mettre à jour. Nous pensons qu'un autre amendement suffira.

M. Taylor: D'accord.

[Texte]

Ms Bloodworth: Clause 296 is to ensure that rail intermodal movements are covered under the Maritime Freight Rates Assistance Act. As the railways are more and more moving to intermodal in the Maritimes, we want to ensure that the assistance is not denied because a shipper chooses to put it in a container and ship it for a hundred miles by truck, and this amendment would ensure that this would not take place.

Clause 302 is an amendment to the National Energy Board Act, which is really required because of the changes in the commodity pipe line provisions of the act. This is something that was left out the first time around.

Clause 322 is an amendment to some provisions of the Railway Act—section 91 of the Railway Act, in particular—and those are the sections of the . . . part of the corporate law provisions in the Railway Act that set out how a railway corporation has to go about getting approval for selling part of its assets. And what we have done in those sections is reflect modern corporate law. Right now they read like 19th Century corporation law. These sections will read more like the Canada Business Corporations Act.

Mr. Angus: It will not mean it is more understandable.

Ms Bloodworth: I do not guarantee that.

And the last two amendments are consequential amendments to the two bills that are presently before the House, Bill C-13 and C-21. I think they require changes in the name of the act. One is the act related to Bell Canada. It will change the name in that act from the National Transportation Act to the National Telecommunications Act, which we are doing in this act; and Bill C-21 is the SCEA, Shipping Conferences Exemption Act, which also requires a couple of changes.

Mr. Angus: Are we changing those acts, or is somebody else going to have to change his acts?

Ms Bloodworth: What they do is say—I will not quote exactly what they say—if this act passes, then those bills, if they are passed, are changed. They have the same clause in their act. It is all done for acts that are in Parliament at the same time.

Mr. Angus: Okay.

The Vice-Chairman: It is almost like what my father said to me, Mr. Angus, when I got out of university: clean up your act or change your act. We are going to change the act.

Perhaps we could go along with C-19, with our witnesses that we have before us. I am trying to run this thing along a little bit. Could we go along with C-19, please.

Mr. Taylor: Does Mr. Angus want us to wait?

The Vice-Chairman: No, go ahead.

Mr. Taylor: Agreed.

[Traduction]

Mme Bloodworth: L'article 296 a pour but d'inclure le transport ferroviaire inter-modal dans cette même loi. Vous savez, c'est une pratique qui gagne beaucoup de terrain dans les provinces maritimes. Nous voulons empêcher que quiconque soit privé d'aide parce qu'un expéditeur choisit de procéder par conteneurs et camions. C'est une garantie de plus.

L'article 302 est un amendement à la Loi sur l'office national de l'énergie. Cet amendement est nécessaire à cause des changements apportés aux dispositions sur les pipelines. C'est un oubli.

L'article 322 est un amendement à l'article 91 en particulier de la Loi sur les chemins de fer. Il s'agit ici de modifier les dispositions de la loi en question qui prévoient les modalités de vente de ses avoirs. Notre but ici était de rendre cette loi plus conforme au droit commercial moderne. Vous savez, quand on lit cette loi, on a l'impression qu'il s'agit d'une loi commerciale du XIX^e siècle. Les nouveaux articles auront plus de points communs avec la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

M. Angus: Mais cette loi ne sera pas pour autant plus facile à comprendre.

Mme Bloodworth: Je ne vous garantis rien.

Les deux derniers amendements font suite à deux projets de loi dont la Chambre a déjà été saisie, je veux parler des projets de loi C-13 et C-21. Ces changements s'imposent. L'une des modifications a trait à la société Bell Canada. Il s'agit de changer le nom de la loi qui, de Loi nationale sur les transports, deviendrait la Loi nationale sur les télécommunications, et d'un amendement au projet de loi C-21, Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

M. Angus: Est-ce vraiment à nous de modifier ces lois?

Mme Bloodworth: Voici ce qui se passe: si cette loi est adoptée, ces autres projets de loi sont amendés automatiquement. Ils contiennent déjà des dispositions en ce sens. C'est la procédure normale pour toutes les lois déposées au Parlement en même temps.

M. Angus: Je vois.

Le vice-président: Vous savez, monsieur Angus, cela me fait penser à ce que mon père m'a dit quand j'ai fini l'université: améliore ta situation ou change! C'est ce que nous allons faire ici, je veux dire que nous allons changer la loi.

Nous pourrions peut-être profiter de la présence de ces témoins pour passer au projet de loi C-19. Qu'en pensez-vous?

M. Taylor: M. Angus souhaite-t-il que nous attendions?

Le vice-président: Non, allez-y.

M. Taylor: C'est d'accord.

[Text]

[Translation]

• 1935

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Yes, Mr. Chairman. By the way, I would like to introduce to the members Mr. John Pringle, who is the Director of our Motor Vehicles Regulatory Branch and one of the main authors of this proposed legislation.

The first one, Mr. Chairman, would add something to clause 2 currently, to remove the safety clauses of clauses 8 and 9 and put them in this clause, right up front, and provide for the Governor in Council to pass regulations on safety for both the bus industry and the trucking industry. So it would make it clear right up front that the government is going to have regulatory power to implement the National Safety Code extra-provincially, again for both bus and truck.

Mr. Taylor: In view of all our representations, I am sure glad to see that enforcement right at the top. I think it is very important.

Mr. Mulder: The next part, on clauses 3 and 4—they are the same—will be legal changes to make sure the people who have a licence not only hold the licence but also comply with the conditions of the licence. So this would add strength to the legality and the legal requirement of those licences.

The Vice-Chairman: Did I understand correctly in subclause 2(1) you said it is with trucking and bus?

Mr. Mulder: Yes, both, sir; because the National Safety Code that has been developed with the provinces applies to both the bus industry and the trucking industry. We thought if the committee has no objections, we might as well give the federal government the regulatory power in the bus industry as well.

Mr. Angus: I would not have it any other way.

Mr. Mulder: All four modes are covered now: air, rail, marine, and—

Mr. Angus: We just have to debate the timing now.

Mr. Mulder: On subclause 7(2), there would be some wording changes in the latter part of subclause 7(2) on page 4 of the bill. Instead of having “meeting prescribed criteria”... it would add “prescribed criteria” instead of just the word “compliance”. So there would be some legal wording changes there. No change in the French; just cleaning up the English part.

The next clauses are important ones, because they would remove most of the detailed criteria out of subclause 7(3) and 7(4) and reword them to say the reverse onus would only be based on public-interest criteria. It would no longer have all those detailed criteria enumerated in the bill. As you will recall, a number of the legal people who appeared, and the truckers and so

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Très bien, monsieur le président. Je tiens à vous présenter M. John Pringle, directeur de notre Service de réglementation des véhicules moteurs et l'un des auteurs de ce projet de loi.

Je tiens à commencer par souligner, monsieur le président, que le but de cet amendement est d'ajouter une disposition à l'article 2 et de mettre les dispositions sur la sécurité qui figurent dans les articles 8 et 9 au tout début. Nous aimerions également que le gouverneur en conseil soit habilité à réglementer sur la sécurité dans le domaine du transport par autobus et par camion. Ceci montrerait bien clairement que le gouvernement détient les pouvoirs de réglementation nécessaires pour appliquer le Code national de la sécurité sur une base extra-provinciale tant pour ce qui concerne les autobus que les camions.

M. Taylor: Compte tenu de tous les témoignages que nous avons reçus, je vais dire que je suis bien content de voir cette disposition sur l'application au tout début. C'est très important à mon avis.

M. Mulder: Passons ensuite aux articles 3 et 4. C'est la même chose. Il s'agit d'un changement d'ordre technique, qui a pour but de veiller à ce que les détenteurs de licence soient tenus de se conformer aux conditions liées à ces licences. Cette disposition, à mon avis, renforce le caractère juridique de cette licence.

Le vice-président: Voulez-vous vraiment inclure les autobus et les camions à l'alinéa 2(1)?

M. Mulder: Oui, monsieur, les deux. En effet, le Code national de la sécurité, qui a été mis au point de concert avec les provinces, doit s'appliquer autant aux autocars qu'aux camions. Le gouvernement fédéral pourrait très bien, si le Comité n'y voit pas d'inconvénient, détenir les pouvoirs en matière de réglementation pour l'industrie de l'autocar aussi.

M. Angus: C'est la seule façon, à mon avis.

M. Mulder: Donc les quatre modes de transport sont maintenant couverts: aérien, ferroviaire, maritime et...

M. Angus: Il ne nous reste plus qu'à déterminer le calendrier d'exécution.

M. Mulder: J'ai encore un petit changement à proposer à l'alinéa 7(2) de la page 4 de ce projet de loi. Il s'agit d'un petit changement d'ordre technique. Je propose que l'on parle de *prescribed criteria* plutôt que de se contenter d'utiliser l'expression *compliance*. On n'aurait pas à toucher à la version française.

Les amendements suivants sont très importants. Ils visent en effet à supprimer les critères très précis énoncés dans les alinéas 7(3) et 7(4), et à les remanier de manière à ce que le renversement du fardeau de la preuve ne soit fondé que sur l'intérêt public. Le projet de loi n'énoncerait donc plus tous ces critères. En effet, la plupart des experts juridiques et des camionneurs qui sont

[Texte]

on, had difficulties with them. So at the request of the provinces, we have agreed we would recommend to this committee that they be removed.

In subclause 7(6), the wording on the bottom of page 5, where it refers to three years, would be taken out and the three-year limit would be added to clause 30. So we are taking the time limit out of this clause and adding the time limit towards the end of the bill.

Mr. Angus: Sorry, you lost me there. In subclause 7(6)?

Mr. Mulder: Right. It has the words in there, Mr. Angus, "after the expiration of three years"—

Mr. Angus: Okay. Sorry.

Mr. Mulder: That whole subclause would be cleaned up and no longer have reference to a time limit. A time limit would be tied in together with the new clause 30.

Mr. Robichaud: You would remove that subclause altogether?

Mr. John Pringle (Director, Motor Vehicles Regulatory Branch, Department of Transport): This subclause would stay here, but its existence, or when it came into effect, actually would be dictated by clause 30. There will be words in the new subclause 7(6) that would refer it to the conditions in clause 30, to make it more flexible, so we are not tied down to a time limit.

Mr. Mulder: Paragraph 8(1)(b) has reference currently that the support of a shipper is required in order for a person to make an application. We suggest that this be deleted, so anybody could apply with or without the support of a shipper.

Mr. Angus: What was the original rationale to have the support of the shipper in there? I know in Ontario many times before the Ontario Highway Transport Board there would be reams of testimony from all sorts of companies saying they need this guy. Obviously, you are saying that is no longer necessary.

• 1940

Mr. Mulder: If they want to enter the market—obviously they have done enough market analysis, in order to get into the business, to think they are going to get traffic. So presumably they already think they are going to get shipper support or else they would not be applying.

Quite often those shipper supporters are pieces of paper, and it does not necessarily mean, just because you support that carrier, that once the carrier is in business you are going to give him the business. It is just a paper support in any event. It is a leftover from a previous regulatory regime.

Mr. Angus: Thank you.

Mr. Mulder: The next one, then, is subparagraph 8(1)(e)(i) on that page, and it has to do with the power to

[Traduction]

venus témoigner devant nous ont trouvé cette disposition trop compliquée. Nous nous sommes donc rendus à la demande des provinces et nous avons convenu de vous recommander la suppression de ces critères.

La limite de trois ans qui se trouve à l'alinéa 7(6) au bas de la page 5 serait supprimée et réintégrée à l'article 30. Cet amendement aurait donc pour effet de mettre l'échéance vers la fin du projet de loi.

M. Angus: Je suis désolé, mais je ne vous suis pas. Vous parlez de l'alinéa 7(6)?

M. Mulder: C'est juste. On y dit «après trois années d'application de la présente loi».

M. Angus: Très bien, je vois.

M. Mulder: Ce serait une bonne façon de supprimer toute mention de temps dans cette disposition. Il serait beaucoup plus à propos que cette limite figure dans un nouvel article 30.

M. Robichaud: Vous recommandez donc la suppression de l'ensemble de cette disposition?

M. John Pringle (directeur de la Réglementation des véhicules à moteur du ministère des Transports): Non, nous conserverions cet alinéa, mais il ne prendrait force de loi qu'à la date fixée à l'article 30. Le nouvel alinéa 7(6) comprendrait un renvoi à l'article 30. Cela nous accorderait beaucoup plus de souplesse, car nous ne nous verrions imposer aucune échéance.

M. Mulder: Le sous-alinéa 8(1)b) exige l'appui de l'expéditeur pour toute demande. Nous en recommandons la suppression de manière à permettre à tout un chacun de faire une demande sans l'appui d'un expéditeur.

M. Angus: Mais pourquoi avions-nous exigé au départ l'appui d'un expéditeur? Je sais très bien que l'*Ontario Highway Transport Board* a dû entendre des multitudes de témoignages de toutes sortes de sociétés venues appuyées un requérant quelconque. Vous voulez donc dire que cela n'est plus nécessaire.

M. Mulder: S'ils veulent pénétrer le marché—certes ils ont évidemment fait suffisamment d'analyses de marché pour se lancer là-dedans, pour penser qu'ils auront des clients. On peut donc supposer qu'ils savent déjà qu'ils auront des expéditeurs, sinon ils n'essaieraient pas.

Très souvent, ces promesses d'expéditeurs se réduisent à des bouts de papier, qui ne signifient pas nécessairement grand-chose. Ce n'est pas parce qu'ils appuient un transporteur qu'ils vont automatiquement lui donner des contrats. De toute façon, c'est purement théorique. C'est un reste d'une ancienne réglementation.

M. Angus: Merci.

M. Mulder: Il y a ensuite l'alinéa 8(1)e)(i) à cette page: il s'agit de la délégation à un organisme provincial de

[Text]

delegate to a provincial safety body to implement the standards, the fitness codes. Currently, the way this subparagraph reads, a provincial regulatory board could not delegate it to a third party like, for example, the Provincial Safety Council or the Provincial Safety Authority.

So by adding this, it will give that power to the province to delegate it to a third party that they approve.

The next one is paragraph 8(1)(g). This is a consequential amendment based on the decision to go with 2.1, because you remove the safety code from that part and add it right up front.

The next one is subclause 9(1), and that is the revision of wording to strengthen safety compliance. We are going to improve the wording to make it clearer and stronger as to the requirement to meet all the safety standards.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just on that, can I ask whether there will be a section in there dealing with the right of refusal? Sorry, you were not on the road with us.

A suggestion was made by myself, and supported by a number of people, that a mechanic, for example, who currently is required to maintain the equipment, could be pressured into allowing what, in his judgment, is an unsafe vehicle out of the yard. There was a suggestion that he have the protection under the law to red tag that vehicle; that his employer could not discipline him for refusing to do that.

Mr. Pringle: The National Safety Code foresees something like that. It does not go as far as the mechanic. It does set out that for the driver, though. If the driver sees a vehicle is unfit, he is obliged to report it; and his employer is obliged to fix it before it can be used again.

Mr. Angus: But he does not know what is inside the break drums.

Mr. Pringle: No, but he can, through driving it, tell whether it is. . . The inspection report is both before and after.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Pringle: You mentioned this the other day, about a driver's being able to refuse a truck that is unsafe without getting any reprimand from his employer. I do believe that protection is already in Part IV of the Canada Labour Code.

Mr. Angus: That was made clear to us during our hearings. But it was the guy who has to do the fixing and. . . Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Just picking up on that point, there is something similar in the Aeronautics Act, where a doctor, when he examines a person who holds a licence—he is

[Translation]

sécurité de la mise en oeuvre des normes et des codes d'aptitude. Selon le libellé actuel de cet alinéa, un organisme provincial de réglementation ne pourrait pas déléguer ce pouvoir à un tiers, comme le Conseil provincial de sécurité ou l'Agence provinciale de sécurité.

Cet ajout donnerait ainsi à la province le pouvoir de déléguer à un tiers au préalable approuvé.

Il y a ensuite l'alinéa 8(1)g. C'est un amendement qui découle de la décision relative à 2.1 puisque l'on déplace ainsi le code de sécurité.

Nous passons ensuite au paragraphe 9(1), et c'est un nouveau libellé qui renforce l'application des normes de sécurité. Nous allons améliorer le libellé afin de préciser qu'il est absolument nécessaire de satisfaire à toutes les normes de sécurité.

M. Angus: Monsieur le président, puis-je demander à ce sujet s'il y aura un article traitant du droit de refus? Excusez-moi, en effet vous n'étiez pas en déplacement avec nous.

J'avais dit, et j'avais été appuyé par d'autres, qu'un mécanicien, par exemple, qui est responsable de l'entretien du matériel pourrait être poussé par d'autres à autoriser la sortie d'un véhicule qui, à son avis, est dangereux. On a dit que la loi stipulait que ce véhicule pouvait en effet être interdit, qu'il ne pouvait être assujéti à des mesures disciplinaires de la part de son employeur s'il refusait la sortie du véhicule.

M. Pringle: Le Code national de sécurité prévoit en effet quelque chose de ce genre. Cela ne va pas aussi loin que le mécanicien. C'est toutefois prévu pour le conducteur. S'il juge qu'un véhicule est inapte, il est obligé d'en faire rapport; et son employeur est obligé de le réparer avant qu'il ne soit réutilisé.

M. Angus: Mais il ne sait pas ce qui se passe dans les tambours de freins.

M. Pringle: Non, mais en le conduisant, il peut dire si. . . L'inspection doit être effectuée avant et après.

M. Angus: D'accord.

M. Pringle: L'autre jour, vous avez parlé du conducteur qui pouvait refuser un camion jugé dangereux sans se faire réprimander par son employeur. Cette protection existe déjà à la partie IV du Code canadien du travail.

M. Angus: Cela nous a été précisé au cours de nos audiences. Mais il s'agit de celui qui doit s'occuper des réparations et. . . Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur Belsher.

M. Belsher: Toujours à ce sujet, il y a quelque chose de semblable dans la Loi sur l'aéronautique. Lorsqu'un docteur examine un détenteur de permis, il est protégé

[Texte]

protected when he forwards the information. He cannot be sued for supplying that information into the transport system. I think that is what members. . .

Mr. Angus: There are similarities there.

Mr. Pringle: The National Safety Code will cover this, I am sure. It has a section in there on what they call "facility inspection", and that would involve a government audit of the maintenance process, and all the paper trail that leads up to the maintenance and so on. The intention is that they should not be able to do those things that you envisage.

Mr. Angus: We have seen this on the air side, even in the regulated environment, that, because of financial pressure—on-time demands and things like that—mechanics have been pushed, shall we say. They have, against their own better judgment, because they want to keep their job, let something out of the shop that they should not have. It is not the be all and end all. It is just looking for yet one more safety net, if you like. There will be a time gap between those facility inspections. It may be more circumstantial than anything else. Three weeks before the next inspection—the guy is just not going to make his mortgage payment unless that truck goes out.

Mr. Pringle: There are two kinds of inspections envisaged under the National Safety Code. One is in the terminal, which would check the paper trail, as I said.

• 1945

Mr. Angus: Yes.

Mr. Mulder: And there is an audit; that is, an actual inspection on the highway where there will be a critical-point inspection. If the vehicles of a carrier who is certified by the government to be qualified to do his own inspections in his shop—and that will be audited—are found on the highway within a short period after they were supposed to have been checked and found not to pass, that will be reason to go back to that person and perhaps lift his certification to certify his own vehicles. So there is a—

Mr. Angus: Okay. We will have to see when we get the code.

Mr. Mulder: Clause 11 is again similar to the others. It requires that he not only holds the licence but also complies with the conditions of the licence.

Mr. Taylor: Agreed.

Mr. Mulder: So this is legally to reinforce that.

The next clause would be an addition to the current clause 15.

Mr. Pringle: You have missed one, I think, Nick.

Mr. Mulder: Oh, I am sorry. I missed one. Mr. Pringle reminded me.

Subclauses 9(2) and (3) would be additions to it. The requirement is that a licence cannot be transferred unless

[Traduction]

lorsqu'il communique les résultats de son examen. Il ne peut être poursuivi s'il a fourni des renseignements relatifs au système de transport. Je crois que c'est ce que. . .

M. Angus: Il y a donc certaines similitudes.

M. Pringle: Le Code national de sécurité couvre certainement cela. Il contient un article sur ce que l'on appelle «l'inspection des installations» et cela comporte une vérification gouvernementale des méthodes d'entretien et de toutes les formalités connexes. L'idée est qu'il ne devrait pas être possible de faire ce que vous envisagez.

M. Angus: Nous avons vu ce qu'il en était dans le secteur de l'aviation, même avec la réglementation. Du fait de pressions financières, de questions de délai, etc, on a poussé les mécaniciens à accepter des choses qu'ils n'auraient pas dû accepter. Afin de ne pas perdre leur emploi, ils ont parfois laissé sortir des hangars des appareils qui n'auraient pas dû en sortir. Ce n'est donc pas une solution infaillible. C'est simplement que l'on recherche un filet de sécurité supplémentaire. Il se déroulera un certain temps entre ces différentes inspections. Peut-être que cela dépendra surtout des conséquences. Trois semaines avant la prochaine inspection, si le camion ne sort pas, le gars ne va pas pouvoir effectuer son versement hypothécaire.

M. Pringle: Le Code national de sécurité envisage deux types d'inspection. L'une au terminus, où l'on vérifie les formalités dont je parlais tout à l'heure.

M. Angus: Oui.

M. Mulder: Il y a une vérification, c'est-à-dire une véritable inspection sur route à un point critique. Si les véhicules d'un transporteur, que le gouvernement a certifié comme étant qualifié pour effectuer lui-même ses inspections en atelier—et ce sera vérifié—circulent sur les routes peu après être censés avoir été vérifiés et ne satisfont pas aux normes, il faudra peut-être envisager de retirer à ce transporteur l'autorisation de certifier ses propres véhicules. Il y a donc. . .

M. Angus: Bien. Il faudra voir cela lorsque nous aurons le code.

M. Mulder: L'article 11 est similaire. Il exige non seulement qu'il ait ce permis, mais également qu'il en respecte les conditions.

M. Taylor: D'accord.

M. Mulder: C'est donc une garantie supplémentaire.

L'article suivant viendrait s'ajouter à l'article 15 actuel.

M. Pringle: Je crois que vous en avez oublié un, Nick.

M. Mulder: Oui, je suis désolé. En effet. M. Pringle a raison.

Les paragraphes 9(2) et (3) viendraient s'ajouter. L'idée est que l'on ne peut transférer un permis si la personne

[Text]

the person who took over the licence again goes through a fitness and safety code. So it cannot be sold to somebody who is not fit, willing, and able and does not meet all the safety standards.

Mr. Taylor: Agreed.

The Vice-Chairman: That is probably a good idea.

Mr. Mulder: I am sorry I missed that. It was rather a big one.

Clause 15 is the wording that would provide the Governor in Council to give binding direction to a provincial regulatory board to take action if the Governor in Council deemed that an action from the U.S. government was discriminatory against Canadian truckers.

Mr. Angus: Just for clarification, the example Mr. Benjamin used was the green card, the immigration laws in the States that in effect prevent a Canadian trucker from carrying goods from one point in the States to another point in the States on his way back to Canada. So this power would allow the Governor in Council to say that same rule shall apply in Canada?

I am getting a "no".

Mr. Pringle: No. That is a different law and a different situation completely. You are talking about immigration and customs law.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Pringle: Mr. Benjamin's concept of how that works is not exactly right because the customs and immigration laws in Canada and the United States mirror one another exactly. An American driver in an American truck cannot operate domestically in Canada without a work permit. So that is wrong. They cannot work here that way.

Mr. Angus: Okay. But, if there is a change, say, in the Canadian law regarding that work permit that no longer requires it, under this amendment for transportation the Governor in Council could say, in effect, "except for truckers".

Mr. Mulder: Suppose, for example, that the U.S. government deems for a variety of persons to put further restrictions on trucking licences of Canadian firms operating in the U.S. If we thought that was discriminatory, this would give the Governor in Council the power to give direction to provincial boards to do something akin. When it comes to immigration laws, our Immigration Act would have to deal with it; when it comes to customs laws, our customs people would have to do it. This only deals with the power to do something on the transportation front.

Mr. Angus: Even though the immigration law applies to the operator of a transportation vehicle.

Mr. Mulder: Our understanding is that under current immigration laws the government already has powers to do something akin to that in Canada.

[Translation]

qui reprend le permis ne répond pas aux normes d'aptitude et de sécurité prévues dans le code. Il ne peut donc pas être vendu à quelqu'un qui n'est pas apte, disposé et capable, et ne satisfait pas à toutes les normes de sécurité.

M. Taylor: D'accord.

Le vice-président: C'est probablement une bonne idée.

M. Mulder: Je suis désolé, je n'ai pas entendu. C'était important.

L'article 15, c'est le libellé qui prévoirait que le gouverneur en conseil oblige un organisme provincial de réglementation à prendre des mesures s'il estime qu'une action du gouvernement américain désavantage injustement les camionneurs canadiens.

M. Angus: Je vous explique: l'exemple utilisé par M. Benjamin était la carte verte, les lois sur l'immigration aux États-Unis qui empêchent en fait un camionneur canadien de transporter des marchandises d'un point aux États à un autre point aux États en retournant au Canada. Cela permettrait-il au gouverneur en conseil de dire que la même règle s'appliquera au Canada?

On semble me répondre que non.

M. Pringle: Non. La loi est différente, et la situation est entièrement différente. Vous parlez de loi relative à l'immigration et aux douanes.

M. Angus: Oui.

M. Pringle: Les choses ne se passent pas exactement comme semble le penser M. Benjamin parce que les lois relatives aux douanes et à l'immigration au Canada et aux États-Unis sont exactement les mêmes. Un conducteur américain dans un camion américain ne peut effectuer de transport intérieur au Canada sans permis de travail. C'est donc faux. Ils ne peuvent pas travailler ici de cette façon.

M. Angus: Bien. Mais si la loi canadienne est changée et que le permis de travail n'est plus exigé, aux termes de cet amendement, le gouverneur en conseil pourrait en fait dire: «sauf pour les camionneurs».

M. Mulder: Supposez, par exemple, que le gouvernement américain juge pour un certain nombre de raisons qu'il veut imposer d'autres restrictions aux transporteurs canadiens opérant aux États-Unis. Si nous jugeons que c'est discriminatoire, le gouverneur en conseil peut alors ordonner aux commissions provinciales d'en faire autant. Pour ce qui est des lois relatives à l'immigration, c'est notre loi de l'immigration qui devra prévoir quelque chose; pour les douanes, ce sera les responsables des douanes. Il ne s'agit là que du secteur des transports.

M. Angus: Même si la loi relative à l'immigration s'applique à un transporteur.

M. Mulder: D'après nous, aux termes des lois actuelles sur l'immigration, le gouvernement a déjà le pouvoir de faire quelque chose de ce genre.

[Texte]

Mr. Angus: Okay, except I think this committee—I suggest that I might even be able to speak for them—would prefer to see that power through the Minister of Transport, as opposed to any other Minister who may not have the same understanding of transportation as the Minister of Transport and his or her officials have.

Mr. Mulder: I realize that. I understand why some members might want that, but I think the government would have some difficulties to give to one Minister responsible one section of the powers that are really due to another Minister of the Crown. Under normal machinery of government rules you do not give a Minister a power that really belongs to another Minister.

Mr. Angus: We did that under the offshore drilling rights.

Mr. Mulder: But there is nothing, if a case like that came up, that would stop any Minister, including the Minister of Transport, from going to the Minister of Employment and Immigration and saying, can you not use your immigration laws to do something to rectify that situation south of the border?

Mr. Angus: Okay.

• 1950

Mr. Taylor: But this gave the power to the Governor in Council.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Taylor: That means the Minister must carry the judgment of everybody in the Cabinet

Mr. Mulder: Right, that is it.

Mr. Taylor: So it gives us a second safety because it may be retaliatory.

The Vice-Chairman: Mr. Belsher, you have one question. Thank you, Mr. Taylor. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: On the same subject, we heard numerous people suggesting that the American truckers could come up and siphon off a great deal of extra-provincial which we are not allowed to do. We can go from Canada to a destination somewhere in the States and go through all the various states, but we cannot pick up in between, whereas now the Americans could pick up in between, I believe, coming into Canada. . .

Mr. Pringle: No, sir. As I said to Mr. Angus, the immigration laws prevent that unless they use Canadian employees or Canadian trucks. If they have an affiliate company here in Canada, they can do that, but they cannot do it with American residents or American equipment.

Mr. Belsher: No, but if they have an affiliate. . . but the ownership then is not Canadian. . .

Mr. Pringle: Just as our companies are doing in the United States.

[Traduction]

M. Angus: D'accord, sauf que je crois que le Comité—et je pense pouvoir m'en faire le porte-parole—préfererait que ce pouvoir passe par le ministre des Transports plutôt que par tout autre ministre qui n'est pas forcé de comprendre les transports aussi bien que lui et ses collaborateurs.

M. Mulder: Je le comprends bien. Je comprends pourquoi certains députés préféreraient cela, mais je crois qu'il serait difficile pour le gouvernement de donner à un ministre responsable une partie des pouvoirs qui sont déjà impartis à un autre ministre. Normalement, on ne donne pas à un ministre un pouvoir qui appartient déjà à un autre ministre.

M. Angus: Nous l'avons fait pour les droits de forage hauturier.

M. Mulder: Mais, dans un tel cas, rien n'empêcherait un ministre, notamment le ministre des Transports, d'aller demander au ministre de l'Emploi et de l'Immigration s'il ne peut faire jouer la Loi sur l'immigration pour essayer de rectifier la situation en question.

M. Angus: D'accord.

M. Taylor: Mais cela donnait le pouvoir au gouverneur en conseil.

M. Mulder: Exactement.

M. Taylor: Cela signifie que le ministre doit emporter l'adhésion de tous les membres du Cabinet.

M. Mulder: Exactement.

M. Taylor: Cela fait donc un deuxième garde-fou puisque des mesures de rétorsion peuvent être prises.

Le vice-président: Monsieur Belsher, vous avez une question à poser. Merci, monsieur Taylor. Monsieur Belsher.

M. Belsher: De nombreuses personnes nous ont dit craindre une invasion éventuelle du marché extraprovincial par les camionneurs américains, la réciprocité nous étant interdite. Nous pouvons à partir du Canada rejoindre un point de destination aux États-Unis, en traversant différents États, mais nous ne pouvons rien prendre en cours de route, alors que dorénavant les Américains pourront, je crois, sur leur route au Canada. . .

M. Pringle: Non, monsieur. Comme je l'ai déjà dit à M. Angus, les lois de l'immigration l'interdisent, à moins que ces compagnies n'emploient des Canadiens ou n'utilisent des camions canadiens. Si elles ont une filiale au Canada, elles peuvent le faire, mais si les chauffeurs ou les camions sont américains, c'est interdit.

M. Belsher: Non, mais si elles ont une filiale. . . que la compagnie n'est pas canadienne. . .

M. Pringle: C'est la même chose pour nos compagnies aux États-Unis.

[Text]

Mr. Mulder: For example, Laidlaw has U.S. operations. They can move traffic within the U.S., but all their employees are U.S. employees; most of them are U.S. citizens or Canadians who have green cards or whatever.

Now, an American company operating in Canada between Toronto and Montreal, is required to hire Canadians unless they can document that no Canadian truckers are available for work, which is rather hard to do. So, in that case, as Mr. Pringle said, our immigration laws mirror one another.

Mr. Angus: On the bus side, if I may, we have a recently established scheduled bus run from Thunder Bay to Duluth, Minnesota. The original intention was that a Canadian driver would take the bus right to Duluth and back, picking up passengers within the United States. After they got their licence to operate in the States and after they started running, they were informed that from the U.S. border to Duluth and back they had to have an American driver. Yet we have seen situations, I think, and I put it that way because I do not have the documentation, in which American drivers have brought scheduled buses into Thunder Bay and back to Duluth without the same kind of restrictions.

Mr. Pringle: I do not know whether this is the right place, but I think I can explain that to you.

The American bus driver and bus that come into Thunder Bay, probably came directly from the frontier into Thunder Bay without any intermediate points or stops.

Mr. Angus: Correct.

Mr. Pringle: That is legal in both countries. The Canadian driver could go from the border all the way to Duluth and back but he could not make any intermediate stops.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Pringle: It is for picking up and delivering within the country. We have a similar problem between Montreal and New York City with Quebec drivers driving for Greyhound, and picking up and dropping in the state of New York.

Mr. Angus: I guess one of the realities is that if there is not enough traffic leaving from Thunder Bay to Duluth to make a go of it, you have to pick up. Anyway, thank you for that; I appreciate the explanation.

Mr. Taylor: Could I raise one other point? I think we have to remember that this is a transport act. It has nothing to do with immigration and so on. I have a typical example for this countervailing power that the Governor in Council might use. At the present time a Canadian truck can go through any state without opening its doors, non-stop, a through-truck, and an American truck can go

[Translation]

M. Mulder: Par exemple, Laidlaw a des filiales aux Etats-Unis. Ils peuvent transporter des marchandises aux Etats-Unis, mais tous leurs employés sont américains; la plupart d'entre eux sont des citoyens américains ou des Canadiens ayant leur carte verte.

Une compagnie américaine assurant le transport entre Toronto et Montréal, doit embaucher des Canadiens à moins qu'elle puisse démontrer qu'il n'y a pas de chauffeurs canadiens disponibles, ce qui est assez difficile. Dans ce cas, comme vient de le dire M. Pringle, nos lois d'immigration sont identiques.

M. Angus: Permettez-moi de prendre l'exemple des services d'autocars. Tout dernièrement un service régulier vient d'être établi entre Thunder Bay et Duluth au Minnesota. Au départ il était prévu qu'un chauffeur canadien fasse l'aller retour, et ramasse des passagers aux Etats-Unis. Une fois obtenu leur licence d'exploitation aux Etats-Unis, et après avoir commencé à offrir ce service, ils ont été informés qu'à partir de la frontière américaine jusqu'à Duluth et retour, il fallait que l'autocar soit conduit par un chauffeur américain. En revanche, il est arrivé, je crois, et je dis je crois, parce que je n'ai pas tous les renseignements nécessaires, que des chauffeurs américains fassent l'aller retour Thunder Bay Duluth Thunder Bay sans aucun problème.

M. Pringle: Je ne sais si c'est le bon moment d'en parler, mais je pense pouvoir vous donner l'explication.

Il est probable que le chauffeur américain arrivant à Thunder Bay, venait directement de la frontière jusqu'à Thunder Bay sans faire d'arrêt entre les deux.

M. Angus: C'est exact.

M. Pringle: C'est légal dans les deux pays. Le chauffeur canadien peut aller de la frontière jusqu'à Duluth et revenir, mais il ne peut pas faire d'arrêt entre les deux.

M. Angus: Très bien.

M. Pringle: Le problème, ce sont les ramassages de passagers et les livraisons de marchandises dans l'autre pays. Nous avons un problème analogue pour le service entre Montréal et New York avec les chauffeurs québécois qui conduisent les autocars Greyhound et laissent monter et descendre des passagers dans l'État de New York.

M. Angus: Je suppose que c'est parce qu'il n'y a pas suffisamment de passagers au départ de Thunder Bay pour Duluth qu'il faut s'arrêter en cours de route pour en prendre d'autres. Quoi qu'il en soit, je vous remercie de cette explication.

M. Taylor: Pourrais-je dire une autre chose? Il ne faut pas oublier que cette loi concerne les transports. Elle n'a rien à voir avec les problèmes d'immigration. J'ai un cas typique à vous citer, où le gouverneur en conseil pourrait utiliser ce pouvoir de représailles. A l'heure actuelle un camion canadien peut traverser n'importe quel État sans ouvrir ses portes, sans s'arrêter, et un camion américain

[Texte]

through almost any province as long as it does not open its doors or take on a load or take off a load.

Now if the American government or the government of Montana said that they are not going to permit that anymore, that would throw the entire trucking industry of Alberta out. Then the Governor in Council could take action and say okay, you will not go through Alberta either, and then they could not get to Alaska.

Mr. Mulder: Yes, that would be an example. Hopefully it would not happen, but that would be. . .

Mr. Taylor: I do not think it would happen in either place, but it is an example of this particular section.

Mr. Mulder: Clauses 25 and 26, Mr. Chairman, then is a request from various provinces to make sure that all existing licences are grandfathered, so that none of them lapse because of the enactment of this bill.

Mr. Pringle: Clauses 25 and 26 are somewhat special in their nature though. Some provinces did not quite understand what the federal jurisdiction was over the years, and they have been writing licences for extra-provincial carriers that operate within their boundaries under the provincial law.

• 1955

Rather than have all those licences called *ultra vires* and non-existent, we have decided to grandfather them here and avoid an administrative nightmare.

Mr. Taylor: It is a good way to avoid a revolution.

Mr. Pringle: Exactly.

Mr. Reid: By that, do you mean these licences are unlimited in time, so the grandfather clause continues for as long as a licence might be—

Mr. Pringle: We would propose that all licences issued before this law comes into effect would be grandfathered. They would be in effect until cancelled or otherwise changed.

Mr. Mulder: If they currently allow that they have to terminate within five years, they would still be terminated in five years.

Mr. Reid: In the next five years, suppose the provinces keep issuing, with great liberty—

Mr. Pringle: No, all licences after this proposed law comes into effect will have to be issued under this law.

Mr. Angus: Or renewed under this law.

Mr. Pringle: Or renewed under this law.

Mr. Reid: Considering the rapidity with which we are going to pass this bill, what about. . . ?

Mr. Mulder: The last, but still a very important, clause is clause 30, where the government proposes to add

[Traduction]

peut traverser pratiquement n'importe quelle province à condition qu'il n'ouvre pas ses portes ni qu'il ne prenne ni ne livre aucune marchandises.

Or, si le gouvernement américain, ou le gouvernement du Montana, décidait de ne plus l'autoriser, le coup serait terrible pour l'industrie du camionnage de l'Alberta. Le gouverneur en conseil pourrait dire: D'accord, mais dans ce cas, nous vous interdisons de traverser l'Alberta, et vous ne pourrez plus vous rendre en Alaska.

M. Mulder: Oui, c'est un exemple. J'espère qu'il ne se concrétisera pas, mais ce serait. . .

M. Taylor: Je ne le crois pas non plus, mais c'est un exemple de cet article.

M. Mulder: Les articles 25 et 26, monsieur le président, correspondent à une demande des provinces qui veulent être assurées qu'aucun des permis existants lors de l'entrée en vigueur de ce projet de loi ne sera invalidé.

M. Pringle: Les articles 25 et 26 sont d'une nature assez spéciale, cependant. Certaines provinces n'étaient pas tout à fait au courant de l'évolution de la juridiction fédérale au cours des ans, et elles ont accordé des permis de transport extraprovincial à des compagnies n'assurant des services que dans la limite de leurs frontières et relevant donc de la juridiction provinciale.

Plutôt que de déclarer ces permis *ultra vires* et nuls et non avenue, nous avons décidé de les valider pour éviter un cauchemar administratif.

M. Taylor: C'est un bon moyen pour éviter une révolution.

M. Pringle: Exactement.

M. Reid: Voulez-vous dire que ces permis sont illimités dans le temps et qu'ils sont désormais valides jusqu'à ce que. . .

M. Pringle: Nous proposons que tous les permis délivrés avant l'entrée en vigueur de cette loi soient validés. Ils resteront valides jusqu'à ce qu'ils soient annulés ou autrement modifiés.

M. Mulder: Si la durée actuelle de ces permis est de cinq ans, au bout de cinq ans, ils expireront.

M. Reid: Supposons que les provinces continuent à émettre libéralement de tels permis au cours des cinq prochaines années. . .

M. Pringle: Non, tous les permis délivrés après l'entrée en vigueur de cette loi devront l'être en conformité de la loi.

M. Angus: Ou renouvelés selon les critères de cette loi.

M. Pringle: Ou renouvelés selon les critères de cette loi.

M. Reid: Compte tenu de la rapidité avec laquelle nous allons adopter ce projet de loi, qu'arrivera-t-il. . . ?

M. Mulder: Le dernier article, article quand même très important, l'article 30. Le gouvernement propose

[Text]

subsections changing the sunseting, or the reverse onus, from three years to five years, with the power for the Governor in Council to extend it further if, based on a review, that is deemed to be necessary. Again, that is consistent with the arrangements agreed to with the provinces on March 26 at the federal-provincial ministerial meeting.

The Vice-Chairman: We talk about sunseting when we come to the last clause, I think. But Mr. Angus, do you have any questions?

Mr. Angus: No, I do not have any questions, Mr. Chairman. I just want to thank the officials. This has been an extremely valuable session. But I look forward to the philosophical debate tomorrow and clause-by-clause on Monday. It should be an interesting time.

Mr. Taylor: I have one question.

The Vice-Chairman: Before we get into the philosophical part, we will go to the realists.

Mr. Taylor:

Mr. Taylor: I would like to ask Margaret one question.

I notice all this work you have done; piles and piles. What have you been doing in your spare time?

Mr. Reid: Mr. Chairman, again, this may be a question out of the ordinary, but the bill itself refers to extra-provincial bus operations and undertakings. Part I deals with bus transport. Considering the concerns trucking associations and truckers have had about the safety code, the proposals in the bills themselves, the number of representations that have been made before us, how is it that there was not, as far as I know, a single bus association or a single bus operator that made any reference or made any representation or gave to us as a standing committee any comments on the proposed safety code or otherwise? What information was made available to bus operators and their associations about Bill C-19?

Mr. Mulder: The bus industry knew all along that Bill C-19 would not affect the economic regulation of the bus industry. So they did not need to come before this committee to talk about economic regulatory reform, because no part of the current regime would be changed.

On the safety code, the bus industry has been participating in the development of the national safety code with the provinces and the federal government all along. So they are fully cognizant of what is in the national safety code, and they also realize it is going to apply to them. They are also aware that the government has decided to put in an amendment to allow the government to pass regulations for the bus industry on the national safety code.

Mr. Reid: What entry provisions, province by province, are there for bus operators? Is there a uniform entry provision now? Will it be uniform after the passage of this act? And quite frankly, what do we know about their

[Translation]

d'ajouter des paragraphes reportant de trois ans à cinq ans la cessation des faits, en donnant au gouverneur en conseil le pouvoir de prolonger encore cette période s'il le juge nécessaire après examen. Encore une fois, c'est conforme aux ententes conclues avec les provinces le 26 mars lors de la réunion ministérielle fédérale/provinciale.

Le vice-président: Nous reparlerons de cette cessation des faits lorsque nous arriverons au dernier article, je suppose. Monsieur Angus, avez-vous d'autres questions?

M. Angus: Non, je n'ai pas d'autre question, monsieur le président. Je tiens simplement à remercier les fonctionnaires. Cette réunion s'est avérée fort utile. J'attends cependant avec intérêt le débat philosophique de demain et l'étude article par article lundi. Cela ne devrait pas manquer d'intérêt.

M. Taylor: J'ai encore une question à poser.

Le vice-président: Avant de laisser parler les philosophes, laissons parler les réalistes.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais poser une question à Margaret.

Je peux voir tout ce travail que vous avez fait, toutes ces piles de dossiers. Que faites-vous à vos moments perdus?

M. Reid: Monsieur le président, encore une fois, c'est peut-être une question extraordinaire, mais le projet de loi parle d'entreprises extra-provinciales de transport par autocars. La partie I concerne le transport par autocars. Compte tenu des craintes exprimées par les associations de camionnage et les camionneurs au sujet du code de sécurité, les propositions dans les projets de loi eux-mêmes, le nombre de témoignages que nous avons entendus, comment se fait-il, que je sache, qu'aucune association, qu'aucune compagnie d'autocars ne soient venues nous parler du Code de sécurité. Quels renseignements ont été communiqués aux compagnies d'autocars et à leurs associations au sujet du projet de loi C-19?

M. Mulder: L'industrie des autocars a toujours su que le projet de loi C-19 ne toucherait pas à sa réglementation économique. Ils ne sont donc pas venus devant le Comité vous parler de réforme de réglementation économique parce rien dans le régime actuel ne sera modifié.

Pour ce qui est du code de sécurité, l'industrie des autocars a participé depuis le début à l'élaboration du Code national de sécurité avec les provinces et le gouvernement fédéral. Elle sait donc parfaitement ce qui s'y trouve et elle sait aussi qu'il sera appliqué. Elle sait également que le gouvernement a décidé de proposer une modification permettant au gouvernement d'adopter des règlements pour l'industrie des autocars dans le cadre du Code national de sécurité.

M. Reid: Quels sont les critères, province par province, devant être respectés par les compagnies d'autocars? Ces critères sont-ils maintenant uniformes? Seront-ils uniformes après l'adoption de cette loi? Pour être francs,

[Texte]

interest in the safety code? I am thinking of the fit, willing, and able aspect.

Mr. Mulder: The bus industry is currently regulated through a public convenience and necessity test. Each provincial body designates the bus companies that can serve certain routes and ties conditions to it. So it is much the same as the trucking industry. It has been regulated over the last 30 to 40 years. The federal government decided at this stage not to work with the provinces to change this, so we are not thinking of changing to a reverse onus scheme or anything else. On the regulatory side, each province is given a jurisdiction to regulate based on public convenience and necessity. And again on the safety code, the bus industry knows what is in our safety code. They agree with the elements in the safety code, and they are quite prepared to have it apply to intra- and extra-provincial bus operations.

• 2000

Mr. Reid: What do you mean in clause 4, where it says the provincial transport board in each province may in its discretion issue a licence to a person to operate an extra-provincial bus undertaking in the province on the like terms and conditions as extra-provincial bus undertakings are taken elsewhere? What do they know about fit, willing, and able; and are they prepared to move into fit, willing, and able when their truckers are, or before?

Mr. Mulder: These are in substance the same words as were in the 1954 Motor Vehicle Transport Act. For the bus industry, this is basically a repetition of the regime that has been in existence for the last 30 years, so we are not changing this. All we are doing is repeating them in the current version of the bill.

Mr. Reid: You are assuring us with the passage of this bill that we are not going to have a whole bunch of bus operators coming down here and saying, geez, what are you doing to us?

Mr. Mulder: We have been assured by the bus industry that if we do what we are telling you—that is to keep economic regulation the same, and allow the government to have jurisdiction to regulate for the National Safety Code—they would be very happy.

Mr. Angus: Does that apply to Alberta, too?

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Reid.

I would say to the witnesses that the Chair would reserve a couple of questions the Chair would ordinarily ask. But we will not do that, and we are not doing it.

At this time, I would like to welcome the new Parliamentary Secretary, Mr. Thacker, who is here on behalf of the committee and on behalf of the Minister and his officials.

Mr. Thacker.

[Traduction]

que savons-nous de l'intérêt qu'il porte au code de sécurité. Je pense à ce critère de «prêt, apte et disposé».

M. Mulder: Actuellement, l'industrie des autocars est réglementée par le principe d'intérêt et de nécessité publiques. Chaque organisme provincial compétent désigne les compagnies d'autocars pouvant assurer certains services à condition de respecter certains critères. C'est donc un peu la même chose pour l'industrie du camionnage. Cela fait 30 à 40 ans que cette industrie est réglementée. Le gouvernement fédéral a décidé à ce stade-ci de ne pas collaborer avec les provinces pour modifier cela; donc nous n'envisageons pas de renverser le fardeau de la preuve. Pour ce qui est de la réglementation, chaque province a ses responsabilités en la matière, compte tenu du bien public. Pour ce qui est du code de la sécurité, les responsables des transports par autocar savent ce qu'il prévoit. Ils en acceptent les dispositions et ils sont d'accord pour qu'il s'applique aux opérations intra-provinciales et extra-provinciales de transport par autocars.

M. Reid: Que veut dire l'article 4, où on lit que l'office provincial peut, à sa discrétion délivrer la licence d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar dans la province aux mêmes conditions qu'une entreprise locale de transport par autocar? Qu'est-ce que ces entreprises savent des trois critères relatifs à l'aptitude et sont-ils disposés à s'y conformer en même temps que les camionneurs ou avant?

M. Mulder: Cela reprend essentiellement les dispositions de la loi de 1954 sur le transport par véhicules à moteur. Pour l'industrie des transports par autocar, il s'agit d'une prolongation du régime qui existe depuis 30 ans—nous ne la modifierons pas. Tout ce que nous faisons, c'est de mettre les mêmes dispositions dans le projet de loi actuel.

M. Reid: Vous nous assurez qu'une fois le projet de loi adopté, nous ne verrons pas toute une foule d'exploitants de service d'autocars venir nous dire, «mon Dieu, qu'est-ce que vous nous faites?»

M. Mulder: Les responsables de l'industrie de transport par autocar nous ont assuré que si nous faisons ce que nous vous disons, c'est-à-dire si nous maintenons les mêmes règlements sur la tarification et permettons au gouvernement d'établir le code national de sécurité, ils seraient très contents.

M. Angus: Est-ce que cela s'applique à l'Alberta aussi?

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Reid.

Je dis aux témoins que le président se réserve le droit de poser quelques questions, comme d'habitude. Mais nous ne voulons pas le faire et nous ne le faisons pas.

Maintenant, je souhaite la bienvenue au nouveau secrétaire parlementaire, M. Thacker, qui représente le ministre et ses collaborateurs au Comité.

M. Thacker.

[Text]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I must say that I am impressed with your committee members and your staff who have helped you on this bill. It seems very much more complicated than dealing with pornography and prostitution and child abuse, and all of that. I am greatly impressed by your work.

The Vice-Chairman: Mr. Thacker, when you are dealing in transportation, we cover everything.

This meeting is adjourned until 9:30 tomorrow morning, Room 253-D.

[Translation]

M. Thacker: Monsieur le président, je dois dire que je suis impressionné par les membres du Comité et de votre personnel, qui vous ont aidé à examiner ce projet de loi. Il me semble beaucoup plus compliqué que la question de la pornographie, de la prostitution, de l'abus sexuel des enfants. Je suis très impressionné par ce que vous faites.

Le vice-président: Monsieur Thacker, les transports couvrent tout.

La séance est levée. La prochaine réunion aura lieu demain matin à 9h30 dans la salle 253-D.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Transport Commission:

K. Margaret Bloodworth, Economic Regulatory Reform.

From the Department of Transport:

Nick G. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

James R. Miller, Director General, Strategic Policy;

John Pringle, Director, Motor Carrier Policy and Programs Branch.

Blaine Tacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des transports:

Maître K. Margaret Bloodworth, Bureau de réforme des règlements économiques.

Du ministère des transports:

Nick G. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination;

James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques;

John Pringle, directeur, Politique et programmes transporteurs routiers.

Blaine Tacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 33

Thursday, April 9, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 33

Le jeudi 9 avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle
transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

APPEARING:

Blaine A. Thacker
Parliamentary Secretary to
the Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker
secrétaire parlementaire du
ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 9, 1987

(54)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:43 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, André Ouellet, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Vince Dantzer for Ross Belsher.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel. *From the Department of Transport:* Nick G. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; James R. Miller, Director General, Strategic Policy; Edward Weinberg, Advisor, Economic Regulatory Reform.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The witnesses answered questions.

At 11:14 o'clock a.m., the Committee adjourned until later this day.

EVENING SITTING

(55)

The Standing Committee on Transport met at 8:10 o'clock p.m. this day, in room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel. *From the Department of Transport:* Nick G. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987, and

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 9 AVRIL 1987

(54)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 43, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, André Ouellet, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Vince Dantzer remplace Ross Belsher.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Comparait: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire. *Du ministère des Transports:* Nick G. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination; James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques; Edward Weinberg, conseiller, Bureau de réforme des règlements économiques.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (Voir *Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Les témoins répondent aux questions.

À 11 h 14, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DU SOIR

(55)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 20 h 10, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Comparait: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministère des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire. *Du ministère des Transports:* Nick G. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au

Wednesday, February 11, 1987, relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee proceeded to clause-by-clause consideration of Bill C-18.

Clause 2 carried.

Clauses 3 and 4 were allowed to stand.

Clause 5 carried.

Clauses 6 and 7 were allowed to stand.

Clause 8 carried.

Clause 9 was allowed to stand.

Clauses 10 and 11 carried.

Clause 12 was allowed to stand.

Clauses 13 to 18 carried.

Clauses 19 to 21 were allowed to stand.

Clause 22 carried.

Clause 23 was allowed to stand.

Clauses 24 to 34 carried.

Clauses 35 and 36 were allowed to stand.

Clause 37 carried.

Clause 38 was allowed to stand.

Clauses 39 to 41 carried.

Clauses 42 to 44 were allowed to stand.

Clause 45 carried.

Clauses 46 to 65 were allowed to stand.

Clause 66 carried.

Clauses 67 and 68 were allowed to stand.

Clauses 69 and 70 carried.

Clauses 71 to 73 were allowed to stand.

Clause 74 carried.

Clauses 75 to 78 were allowed to stand.

Clauses 79 to 82 carried.

Clause 83 was allowed to stand.

Clauses 84 to 90 carried.

Clauses 91 and 92 were allowed to stand.

Clauses 93 to 95 carried.

Clauses 96 and 97 were allowed to stand.

Clauses 98 to 101 carried.

Clause 102 was allowed to stand.

Clauses 103 to 105 carried.

Clauses 106 and 107 were allowed to stand.

Clause 108 carried.

Clauses 109 to 113 were allowed to stand.

projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (Voir *Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité procède à l'étude, article par article, du projet de loi C-18.

L'article 2 est adopté.

Les articles 3 et 4 sont réservés.

L'article 5 est adopté.

Les articles 6 et 7 sont réservés.

L'article 8 est adopté.

L'article 9 est réservé.

Les articles 10 et 11 sont adoptés.

L'article 12 est réservé.

Les articles 13 à 18 sont adoptés.

Les articles 19 à 21 sont réservés.

L'article 22 est adopté.

L'article 23 est réservé.

Les articles 24 à 34 sont adoptés.

Les articles 35 et 36 sont réservés.

L'article 37 est adopté.

L'article 38 est réservé.

Les articles 39 à 41 sont adoptés.

Les articles 42 à 44 sont réservés.

L'article 45 est adopté.

Les articles 46 à 65 sont réservés.

L'article 66 est adopté.

Les articles 67 et 68 sont réservés.

Les articles 69 et 70 sont adoptés.

Les articles 71 à 73 sont réservés.

L'article 74 est adopté.

Les articles 75 à 78 sont réservés.

Les articles 79 à 82 sont adoptés.

L'article 83 est réservé.

Les articles 84 à 90 sont adoptés.

Les articles 91 et 92 sont réservés.

Les articles 93 à 95 sont adoptés.

Les articles 96 et 97 sont réservés.

Les articles 98 à 101 sont adoptés.

L'article 102 est réservé.

Les articles 103 à 105 sont adoptés.

Les articles 106 et 107 sont réservés.

L'article 108 est adopté.

Les articles 109 à 113 sont réservés.

Clauses 114 to 118 carried.
Clauses 119 and 120 were allowed to stand.
Clauses 121 to 128 carried.
Clauses 129 to 131 carried, on division.

Clauses 132 and 133 carried.
Clauses 134 to 146 were allowed to stand.
Clauses 147 and 148 carried.
Clauses 149 and 150 were allowed to stand.
Clauses 151 and 152 carried.
Clause 153 was allowed to stand.
Clauses 154 to 156 carried.
Clauses 157 to 182 were allowed to stand.
Clauses 183 to 208 carried.
Clauses 209 and 210 were allowed to stand.
Clause 211 carried.
Clause 212 was allowed to stand.
Clauses 213 to 215 carried.
Clause 216 was allowed to stand.
Clause 217 carried.
Clauses 218 to 220 were allowed to stand.
Clauses 221 to 224 carried.
Clauses 225 and 226 were allowed to stand.
Clause 227 carried.
Clause 228 was allowed to stand.
Clauses 229 to 250 carried.
Clause 251 was allowed to stand.
Clause 252 carried.
Clause 253 was allowed to stand.
Clauses 254 to 256 carried.
Clause 257 was allowed to stand.
Clauses 258 to 265 carried.
Clauses 266 and 267 were allowed to stand.
Clauses 268 to 270 carried.
Clause 271 was allowed to stand.
Clause 272 carried.
Clause 273 was allowed to stand.
Clauses 274 to 276 carried.
Clause 277 was allowed to stand.
Clauses 278 and 279 carried.
Clauses 280 and 281 were allowed to stand.
Clauses 282 to 293 carried.
Clauses 294 to 302 were allowed to stand.

Les articles 114 à 118 sont adoptés.
Les articles 119 et 120 sont réservés.
Les articles 121 à 128 sont adoptés.
Les articles 129 à 131 sont adoptés à la majorité des voix.

Les articles 132 et 133 sont adoptés.
Les articles 134 à 146 sont réservés.
Les articles 147 et 148 sont adoptés.
Les articles 149 et 150 sont réservés.
Les articles 151 et 152 sont adoptés.
L'article 153 est réservé.
Les articles 154 à 156 sont adoptés.
Les articles 157 à 182 sont réservés.
Les articles 183 à 208 sont adoptés.
Les articles 209 à 210 sont réservés.
L'article 211 est adopté.
L'article 212 est réservé.
Les articles 213 à 215 sont adoptés.
L'article 216 est réservé.
L'article 217 est adopté.
Les articles 218 à 220 sont réservés.
Les articles 221 à 224 sont adoptés.
Les articles 225 et 226 sont réservés.
L'article 227 est adopté.
L'article 228 est réservé.
Les articles 229 à 250 sont adoptés.
L'article 251 est réservé.
L'article 252 est adopté.
L'article 253 est réservé.
Les articles 254 à 256 sont adoptés.
L'article 257 est réservé.
Les articles 258 à 265 sont adoptés.
Les articles 266 et 267 sont réservés.
Les articles 268 à 270 sont adoptés.
L'article 271 est réservé.
L'article 272 est adopté.
L'article 273 est réservé.
Les articles 274 à 276 sont adoptés.
L'article 277 est réservé.
Les articles 278 et 279 sont adoptés.
Les articles 280 et 281 sont réservés.
Les articles 282 à 293 sont adoptés.
Les articles 294 à 302 sont réservés.

Clauses 303 to 321 carried.

Clause 322 was allowed to stand.

Clauses 323 to 370 carried.

Clause 371 was allowed to stand.

During the meeting, the Parliamentary Secretary and witnesses answered questions.

At 9:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent,
Clerk of the Committee

Les articles 303 à 321 sont adoptés.

L'article 322 est réservé.

Les articles 323 à 370 sont adoptés.

L'article 371 est réservé.

Au cours de la séance, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

À 21 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, April 9, 1987

• 0942

The Chairman: Colleagues, I may be a little more upbeat than some of you who laboured into some of the wee hours last night, but I appreciate that members did cover the generality of the proposed government amendments. The Chair is in the hands of the committee and in terms of the procedures today, and for further discussion on some of them, we can certainly get into it on clause 3. I see that Mr. Cochrane is not here, but he will certainly want to say some things about that.

We know about the 5.30 p.m. timing and that not all the precise wording of the amendments will be ready before 5.30 p.m., but one thought of the Chair is that we break before 5.30 p.m., depending on what we do this morning, have the staff look at all amendments with the Chair, and recommence at 8 p.m. to get into clause by clause. If members want to get into clause by clause today, knowing what areas they may or may not be moving amendments on, we might try that.

However, a more productive thing might be to get into a couple of the controversial clauses, such as regional development, which I know will provoke some generality of discussion, even from the chairman when the chairman steps down and has somebody else take over. Some people have heard a couple of the thoughts that I would like to explore as a member, and they may surprise members of the opposition. I am here for direction and it is wide open.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I think I have known you so long that you can no longer surprise me, so by all means be free. At any rate, whatever we tell you, you do exactly what you want.

The Chairman: Well, delicately.

Mr. Ouellet: I believe that we might indeed have interesting discussion on some aspects this morning, but I think I would like to have some time this afternoon. I want to let you know that I do not think I will be able to attend this afternoon's session because if we want to produce our amendments for review, it will be very difficult to be in two places at the same time. However, I hope and expect that we will have the government amendments by noon. If we do not have them, it delays our own work. Mr. Robichaud, who was here last night, indicated to me that indeed many of the amendments the government is moving are amendments in which we were hoping to have some movement. So certainly it facilitates

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 9 avril 1987

Le président: Chers collègues, je suis peut-être un peu plus en forme que certains d'entre vous qui ont travaillé jusqu'aux petites heures du matin. Cependant, tout cela a permis aux députés d'étudier l'ensemble des amendements proposés par le gouvernement. Quant à la façon de procéder aujourd'hui, je m'en remets au Comité; nous pourrions sûrement aborder certaines des questions qui nous intéressent lorsque nous discuterons de l'article 3. Je constate que M. Cochrane n'est pas des nôtres; il aura bien sûr quelque chose à dire là-dessus.

Nous savons tous que 17h30 est l'heure limite; nous savons pertinemment que le libellé officiel des amendements ne sera pas nécessairement disponible avant cette heure-là; c'est pourquoi je propose, selon le travail que l'on aura effectué, que l'on prenne une pause à 17h30. Je pourrai alors, à titre de président, étudier les amendements avec le personnel. Nous pourrions reprendre notre réunion à 20 heures et entreprendre l'étude article par article. Puisque les députés sauront exactement quels amendements ils ont l'intention de présenter, s'ils le désirent, nous pourrions entreprendre aujourd'hui l'étude article par article.

Cependant, il serait peut-être plus utile d'étudier une ou deux des dispositions qui suscitent une vive controverse, comme celle qui porte sur le développement régional; nous pourrions alors procéder à une discussion générale de la disposition. Je demanderai d'ailleurs à quelqu'un de me remplacer à ce moment-là. Certains savent que j'ai quelques commentaires à faire à ce sujet; cela surprendra peut-être certains députés de l'opposition. De toute façon, je m'en remets à vous.

M. Ouellet: Monsieur le président, je vous connais depuis si longtemps que je ne crois pas que vous puissiez vraiment me surprendre. Faites comme vous l'entendez. A vrai dire, peu importe ce qu'on vous dira, vous ferez exactement ce que vous voulez.

Le président: Peut-être, mais délicatement.

M. Ouellet: Il est possible que notre discussion de certains aspects du projet de loi ce matin soit intéressante; j'aimerais cependant avoir un peu de temps libre cet après-midi. Je ne crois pas pouvoir être des vôtres cet après-midi; en effet, si nous voulons vous présenter nos amendements, il nous faudra les étudier auparavant. On ne peut pas être à deux endroits à la fois. J'espère cependant que nous recevrons les amendements du gouvernement d'ici midi. Sinon, tout cela retardera notre propre travail. M. Robichaud, qui assistait à la réunion hier soir, m'a dit qu'un bon nombre des amendements proposés par le gouvernement étaient semblables à ceux que nous avons l'intention de proposer. Ces

[Text]

our own work and speeds up the process to a degree, but on the other hand we have to see the wording.

[Translation]

amendements faciliteront donc notre travail et accéléreront, dans une certaine mesure, toute la procédure; nous devons cependant en voir le libellé exact.

• 0945

What we have is just the general intent and, as you know, there is sometimes a very big difference between the general intent and the printed words. Therefore, until we have the words, it will be very difficult for us to make a decision on whether it is enough or needs further amendment. Maybe others will appreciate that we do not all have the same agenda, but certainly I would not want you to start clause-by-clause consideration this afternoon because I will not be here.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Just a couple of points. I agree that I think it makes sense for us just to sit this morning, so we can have time to complete our own amendments and to review the government's amendments to see whether there is anything further to be done, or in fact whether we even support them.

Second, I will give you a commitment at this point that as soon as our first batch of amendments are ready, we will distribute them to members and to the government. We will not wait until 5.30 p.m. and hand in a package. I think we have about 10 that are ready to come down. It is just a matter of getting multiple copies made as soon as staff gets back from another thing. So we will get them to you as soon as they are done so you will have more time to review them.

The third thing is just a quick question. Do we have the Canadian Aviation Safety Board appearing tomorrow morning for sure?

The Chairman: The president, the executive, and the whole slew are confirmed for 9.30 a.m. to 10.30 a.m. I think it will more than adequately cover that area.

Mr. Angus: Just on that, if I could suggest to colleagues on the committee that they have a quick scan of the annual report, there are some summaries in there of studies and investigations that the board has done, which may have a bearing on the work of this committee. It would help to expedite the questioning if members were familiar with the items that I personally will raise and others may raise.

The Chairman: I must say I want to thank colleagues, Mr. Ouellet, Mr. Thacker, Mr. Angus and others. Even I think it is eminently sensible. I also think, in relation to the problem at the other end of the table, it would be sensible for some people there to even perfect the amendments that perhaps are still being typed and/or being put into statutory form. I can anticipate that as an

Nous ne connaissons que l'objectif général visé par ces amendements et, comme vous le savez, il y a parfois tout un monde entre les objectifs visés et le libellé utilisé. C'est pourquoi il nous sera très difficile de décider si nous devons présenter un amendement tant que nous n'aurons pas vu ceux que proposent le gouvernement. Les autres membres du Comité comprendront peut-être que nous n'avons pas tous le même programme; je ne voudrais certainement pas que vous entamiez l'étude article par article cet après-midi puisque je ne serai pas là.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'aimerais faire quelques commentaires. Je crois qu'il est logique de se réunir uniquement ce matin; cela nous permettra de terminer la rédaction de nos propres amendements et d'étudier les amendements proposés par le gouvernement afin de déterminer s'il est nécessaire de présenter des amendements ou si de fait, nous pouvons appuyer certains des amendements proposés par le gouvernement.

Je tiens à vous assurer que dès que la première série d'amendements sera prête, nous en remettrons des exemplaires aux députés et au gouvernement. Nous n'attendrons pas à 17h30 pour présenter tous les amendements. Je crois que dix de nos amendements sont déjà prêts. Dès que nos employés seront libres, ils en feront plusieurs copies. Nous vous les remettrons donc dès qu'ils seront prêts; vous aurez donc plus de temps pour les étudier.

Je voudrais poser une toute petite question. Est-il certain que les représentants du Bureau canadien de la sécurité aérienne seront nos témoins demain matin?

Le président: Le président, le conseil d'administration et tous les gros bonnets du Bureau doivent être des nôtres de 9h30 à 10h30 demain. Je crois que nous aurons tout le temps voulu pour étudier la question de la sécurité aérienne.

M. Angus: A cet égard, j'aimerais conseiller à mes collègues au sein du Comité de lire en diagonale le rapport annuel du Bureau; on y trouve le résumé d'études et d'enquêtes auxquelles s'est livré le Bureau et qui touchent peut-être d'une certaine façon le travail de notre Comité. En plus d'accélérer les choses demain, les députés pourraient peut-être avoir une meilleure idée des questions que je poserai et que poseront peut-être les autres membres du Comité.

Le président: Je tiens à remercier M. Ouellet, M. Thacker, M. Angus ainsi que mes autres collègues. Je crois que c'est une proposition très sensée. Pour ce qui est de ceux qui sont assis à l'autre bout de la table, je crois qu'il serait peut-être bon qu'ils peaufinent certains des amendements qui sont à l'étape de la frappe ou de la rédaction. Je crois que cette question sera soulevée. Je

[Texte]

area. So I would think Bloodworth, Mulder and/or Thacker—because CBC does not use pronouns now; there is no Miss or Mister, it is just Bloodworth, Thacker, Mulder.

Mr. Ouellet: Are you heading for the CBC now?

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: I would like that challenge. Anyway, they undoubtedly would like to work on some of these things too. I would like to ask Mr. Thacker, in checking with the officials, are there going to be some government amendments that could get around to all parties so they could look at them long before 5.30 p.m.?

Mr. B. Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Yes, Mr. Chairman. We regret the delay, but as you know, yesterday we went through a huge stack of probably 50 or 60 technical amendments. It looks as though it will be 3.30 p.m. at the very earliest, probably more likely 4 p.m., before the package will be ready in both languages. Therefore, there is not much we can do before that in terms of putting them into your hands.

The Chairman: I am glad Messrs. Ouellet and Robichaud are there, and certainly we could not do it officially, but is the translation problem the reason they cannot be ready till 3.30 p.m. or 4 p.m.?

Mr. Thacker: Partially, yes.

The Chairman: I know the rules, I understand the law, and I understand the practice of this committee, but if that is one of the reasons for 4 p.m. or whatever, and it is a practical problem, which as we all know causes problems, certainly without any formal distribution, I certainly would not mind if members came and picked them up in one language or the other just so you could get to look at them earlier.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, Ms Bloodworth has just informed me that if she can leave the committee, she can go back to her committee rooms, collect what has been done in both languages to this point and bring it back to the committee.

The Chairman: I think that would be very sensible. It is a nice day to take a walk; it is sunny.

Knowing what happens when you leave these halls, you may not want to come back.

It would be very good to bring back whatever is ready. There is no ambush here. We have been living with this

[Traduction]

crois donc que Bloodworth, Mulder ou Thacker—je m'exprime ainsi puisque, comme vous le savez, la Société Radio-Canada n'emploie plus que les noms de famille; on ne parle plus de madame ou de monsieur, mais simplement de Bloodworth, Thacker et Mulder.

M. Ouellet: Vous visez maintenant la Société Radio-Canada?

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je serais prêt à relever ce défi. De toute façon, Radio-Canada voudrait sans aucun doute elle aussi se pencher sur certaines de ces questions. Je demanderai à M. Thacker de consulter ses fonctionnaires et de nous dire si certains des amendements du gouvernement pourraient être distribués à tous les partis bien avant 17h30?

M. B. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Oui, monsieur le président. Nous nous excusons du retard; cependant, comme vous le savez, hier nous avons étudié toute une foule d'amendements techniques, de fait entre 50 ou 60. Nos amendements seront disponibles au plus tôt à 15h30; de fait, je crois que ces amendements ne seront disponibles, dans les deux langues officielles, que vers 16 heures. Nous ne pourrions donc pas vous les remettre avant ce moment-là.

Le président: Je suis heureux que MM. Ouellet et Robichaud soient ici; nous ne pourrions pas étudier les amendements de façon officielle... Est-ce que c'est en raison de retard à la traduction que ces amendements ne seront pas disponibles avant 15h30 ou 16 heures?

M. Thacker: La traduction est un des facteurs qui entrent en ligne de compte.

Le président: Je connais les règlements, je comprends la loi et la pratique du Comité; mais si c'est à cause de la traduction que nous ne pourrions avoir ces documents qu'à 16 heures ou peu importe l'heure prévue, et s'il s'agit simplement d'un problème pratique, ce que nous comprenons tous, je ne m'opposerais pas à ce que les députés se procurent ces amendements dans l'une ou l'autre des deux langues officielles. Il ne s'agirait pas d'une distribution officielle de ces documents. Les députés se les procureraient simplement pour les consulter.

• 0950

M. Thacker: Monsieur le président, M^{me} Bloodworth vient de me dire que si on lui permettait de s'absenter, elle pouvait retourner à son bureau pour prendre les amendements qui ont été préparés dans les deux langues officielles; elle pourrait les rapporter au Comité.

Le président: Je crois que ce serait une très bonne idée. C'est une très belle journée pour aller faire une promenade; il fait soleil.

Puisque tout est si beau dehors, vous déciderez peut-être de ne pas revenir.

Il serait bon de rapporter ce qui est déjà prêt. Nous ne cherchons pas à tendre de piège. Nous connaissons tous la

[Text]

thing, and the sooner we can get it on the table, the more we can expedite our work in the clause-by-clause discussion.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I just want to add something to what Mr. Ouellet said. In effect, he said that we now have the skeleton and we have to start putting the flesh on it. Until we can do that, we almost have to have these amendments. So I think it is an excellent idea if we can get some of them right away. The sooner the better, because really we cannot start doing very much more until we get those amendments.

The Chairman: No, and, if we do not sit this afternoon, it gives all of us an opportunity to look at what is on the table and/or what is going to come on the table. In that event, I would think it would be very constructive not to sit at 8 p.m. but at 7 p.m., or something like that.

Mr. Taylor: And leave out the afternoon.

The Chairman: This is on the basis that we leave out the afternoon, but again we do not want to cut it too tight.

Mr. Ouellet: That is right. If this thing arrives only at 3.30 p.m., and I appreciate the difficulties. . .

Mr. Chairman, let me throw out a suggestion that might be useful. These amendments, in order to be properly done, cannot be introduced quickly. There is some consequence of a wrong amendment, and I do not think we should press the officials too quickly. They have to do a proper job.

Secondly, we have to assess these amendments. We have to present, all of us, our own amendments, and we will have some time to do it, because we have tomorrow afternoon and the weekend to reflect on it and do some work. We will be meeting tonight on the clause by clause, and then we will go back on Monday.

Would it therefore be agreeable that tonight we dispose of the non-controversial clauses? In other words, where there are no amendments and we know that there are not going to be amendments, why do we not dispose of these, and only these, tonight?

The Chairman: Mr. Ouellet, I cannot agree with you more, and that was fully the thought of the Chair, which perhaps I did not articulate too carefully. Let everyone look at the ones on which we know there is going to be debate and on which there are going to be subamendments to amendments, and just go through clause by clause in those areas where there is no controversy at all. I do not know if that is going to be 100 or 200. We have 370 clauses.

[Translation]

situation; dès que ces amendements auront été présentés, nous pourrions entamer notre étude article par article.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je voulais ajouter quelque chose au commentaire qu'a fait M. Ouellet. Il a dit que nous avions les grandes lignes et qu'il nous fallait maintenant les étayer. Nous ne pourrions y arriver que si nous avons les amendements. Je crois donc qu'il serait fort utile d'en obtenir certains dès maintenant. Le plus tôt sera le mieux, car nous ne pouvons vraiment pas faire grand-chose tant que nous n'aurons pas reçu ces amendements.

Le président: C'est vrai; de plus, si nous ne nous réunissons pas cet après-midi, nous aurons tout le temps voulu pour étudier les amendements qu'on nous a déjà présentés et ceux qu'on nous présentera plus tard. De toute façon, je crois qu'il vaudrait mieux se réunir à 19 heures plutôt qu'à 20 heures.

M. Taylor: Et prendre congé cet après-midi.

Le président: Oui, seulement si nous prenons congé cet après-midi; cependant, nous voulons quand même avoir suffisamment de temps.

M. Ouellet: C'est vrai. Si nous ne recevons les amendements qu'à 15h30, et je suis conscient des problèmes. . .

Monsieur le président, permettez-moi une suggestion qui pourrait être utile. Si l'on veut que ces amendements soient bien mûris et bien réfléchis, on ne peut pas les présenter à la va vite. Un mauvais amendement pourrait avoir de graves répercussions; je ne crois pas qu'il faudrait demander aux fonctionnaires de se hâter. Ils doivent disposer du temps nécessaire pour faire leur travail comme il faut.

Quant à nous, nous devons évaluer ces amendements. Nous devons tous présenter nos propres amendements et nous aurons le temps de le faire puisque nous aurons demain après-midi et la fin de semaine pour étudier la situation et rédiger nos amendements. Nous nous réunirons ce soir pour procéder à l'étude article par article; puis, nous nous rencontrerons à nouveau lundi.

Pourquoi ne pas adopter, ce soir, les dispositions qui ne suscitent aucune controverse? En d'autres termes, nous pourrions adopter les dispositions pour lesquelles aucun amendement n'a été présenté ou ne le sera; pourquoi ne pas les adopter ce soir?

Le président: Monsieur Ouellet, je suis parfaitement d'accord avec vous; c'était justement ce que je voulais proposer. Je ne me suis peut-être pas expliqué clairement. Tous les intéressés pourront étudier les dispositions qui feront l'objet d'une discussion, d'un amendement ou d'un sous-amendement; lors de l'étude article par article, contentons-nous d'étudier les dispositions qui ne suscitent aucune controverse. Je ne sais pas combien d'articles font partie de cette dernière catégorie. Je sais que le projet de loi comporte 370 articles.

[Texte]

So I think we could get that out of the way. Members can study everything over the weekend and Friday, and then Monday we will assume it is going to be a long day and into the night.

Mr. Ouellet: In other words, tonight if someone says, look, let us reserve, then you reserve, but those you do not reserve, you pass. So you could in fact end up having 150 clauses approved tonight.

The Chairman: That was the intent.

Mr. Ouellet: Let us start at 8 p.m. I do not think we should—

The Chairman: Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Before Ms Bloodworth leaves, I wonder if the committee would be willing to hear the four points raised yesterday for which she was unable to give a response. She is in a position today to give a response, and also a comment vis-à-vis some other points on the French copy.

Mr. Angus: Before we go to that, Mr. Chairman, can I make my points following on Mr. Ouellet's suggestion, so we have it all wrapped up?

I agree. I think we can deal with those clauses tonight that we are not going to have any amendments on. To expedite that, perhaps the staff will be able to give us a list of all those clauses where nobody—and I would say that includes the railways, and everybody else in their package. . . where no amendments have been suggested.

Secondly, if—

• 0955

The Chairman: Wait. Although I have not talked with the staff about this, I presume they will bring forward the bill and the amendments that have been filed. I can tell you that we will need a lot longer than until 8 p.m. to start to correlate it. These are the amendments that members have moved.

Mr. Angus: Okay. The second point, to give us a little bit more time and flexibility, is that we soften our 5.30 p.m. deadline only as it deals with any subamendments we may feel appropriate. For example, we will not get the final package of the government's amendments until 3.30 p.m., today. As long as we accept the fact that tomorrow or on Monday we can say that we will move an amendment on clause 25. . .

The Chairman: There is no problem with that. The amendments are filed and if they can get in here before 5.30 p.m.—I mean, this is just a mechanical time clock, and it is ticking. If they can get in at 3.30 p.m., 12 p.m., or parts of them at 12 p.m., that is fine, but at 5.30 p.m., all amendments that are formally moved are before the table. In the clause-by-clause discussion, Mr. Angus, at any time you can move a subamendment to an amendment.

[Traduction]

Nous pourrions donc adopter ces dispositions dès ce soir. Puis, les députés pourront étudier, vendredi et en fin de semaine, toutes les autres dispositions et amendements; puis, nous aurons une journée et une soirée très chargées lundi.

M. Ouellet: En d'autres termes, si quelqu'un propose ce soir de réserver une disposition, nous le faisons; sinon, cette disposition sera mise aux voix. Il se pourrait donc fort bien que 150 articles soient adoptés ce soir.

Le président: C'est ce qu'on espère.

M. Ouellet: La réunion devrait commencer à 20 heures. Je ne crois pas que nous devrions. . .

Le président: Monsieur Thacker.

M. Thacker: Hier, comme vous le savez, M^{me} Bloodworth n'a pas été en mesure de répondre à quatre des questions qu'on lui avait posées. Cependant, avant de partir aujourd'hui, elle peut répondre à ces questions et même présenter quelques commentaires sur la version française.

M. Angus: Monsieur le président, avant que l'on ne donne la parole à M^{me} Bloodworth, j'aimerais présenter quelques commentaires sur la proposition de M. Ouellet. De cette façon, nous pourrions régler cette question.

Je suis d'accord. Je crois que nous pourrions adopter ce soir les dispositions qui ne suscitent aucune controverse. Pour accélérer les choses, le personnel du Comité pourrait peut-être préparer une liste de toutes les dispositions—qu'elles portent sur le secteur ferroviaire ou d'autres secteurs—pour lesquelles aucun amendement n'a été proposé.

De plus, si. . .

Le président: Attendez! Je n'en ai pas parlé au personnel, mais je suppose qu'ils nous présenteront les amendements qui ont été déposés. Nous n'aurons certainement pas le temps de les étudier et de les comparer d'ici 20 heures. Il s'agit des amendements proposés par les membres du Comité.

M. Angus: C'est bien. Pour assurer plus de temps et de souplesse aux membres du Comité, je propose que leur limite de 17h30 ne s'applique pas aux sous-amendements. Comme vous le savez, nous n'aurons l'ensemble des amendements du gouvernement qu'à 15h30. S'il est possible de décider demain ou lundi de proposer un amendement à l'article 25. . .

Le président: Oui, ça sera possible. Les amendements ont été déposés et s'ils peuvent nous être remis d'ici 17h30—c'est l'heure limite qu'on a prévue. Évidemment, si on peut le recevoir à 15h30, à midi, ou certains d'entre eux à midi, il n'y aura pas de problème. Tous les amendements doivent être officiellement proposés d'ici 17h30. Monsieur Angus, lors de l'étude article par article, vous pourrez, si vous le désirez, proposer un sous-amendement à un amendement.

[Text]

Mr. Angus: Okay. I just wanted to make it clear. That takes some of the pressure off.

The Chairman: It takes the pressure from you, because you know what sections are going to be amended and you can therefore be thinking more about what the subamendment would be to the anticipated amendment, even though you have not seen all the language. It think that is very clear.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: The big advantage to doing it this way, picking out all of those that have no conflict, is we will then know the size of the job that is left, and we will have to allot our time accordingly.

The Chairman: Agreed. Mr. Thacker, I understand that either you or Margaret want to make a response.

Mr. Thacker: Yes. Ms Bloodworth will cover the four points that were not covered yesterday, sir.

Ms Margaret Bloodworth (Acting General Counsel, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

First I would like to make an apology. Apparently, on the French version of the list of amendments from Bill C-18, four or five items were left off that list. We are having the list retyped and reprinted this morning and it should be here within the next half an hour to an hour, and we will have it distributed.

The Chairman: All right.

Ms Bloodworth: On my list were four questions that I was asked last night, to which I did not have an answer.

With respect to the first, I believe Mr. Angus asked me about the amendment to clause 107 on the Civil Aviation Tribunal, and what is being added. The sections being added are sections 32 and 33 of the Aeronautics Act. The clause is also being reworded. I gather the problem was that the clause section as worded now does not grant the power to the Civil Aviation Tribunal to do what is implied they will do.

The second item was a question, again I believe from Mr. Angus, about the requirement for insurers to notify about cancelled air insurance. I have a copy of the existing air carrier regulations, and the requirement is on the certificate that air carriers are required to provide. In that certificate it indicates that the insurer undertakes to notify the secretary of the Air Transport Committee, forthwith in writing, when the air carrier's coverage is changed, is intended to be changed, is cancelled or is intended to be cancelled. The intent is to continue with that. I gather the problem with putting that type of requirement on an insurance company in a federal bill is a constitutional one.

Mr. Angus: Is it within provincial jurisdiction?

[Translation]

M. Angus: C'est bien. Je voulais simplement m'en assurer. Cela me soulage.

Le président: Cela vous soulage parce que vous savez quels articles seront modifiés; vous pouvez donc penser à un sous-amendement à cet amendement, même si vous n'avez pas vraiment vu le libellé exact de l'amendement proposé. Je crois que c'est tout à fait clair.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Cette façon de procéder présente un grand avantage: en effet, en adoptant dès maintenant les articles qui ne suscitent aucune controverse, nous aurons une meilleure idée du travail qui reste à abattre. Nous pourrions ainsi réserver à cette tâche le temps nécessaire.

Le président: C'est bien. Monsieur Thacker, je crois que vous, ou Margaret, désirez faire quelques commentaires.

M. Thacker: Oui. M^{me} Bloodworth parlera des quatre questions qui n'ont pas été réglées hier.

Mme Margaret Bloodworth (avocate générale par intérim, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je dois tout d'abord m'excuser car il semble y avoir eu quatre ou cinq omissions sur la version française de la liste des amendements proposés au projet de loi C-18. La liste sera dactylographiée et imprimée à nouveau ce matin; nous devrions la recevoir d'ici 30 ou 60 minutes. À ce moment-là, nous vous la distribuerons.

Le président: C'est bien.

Mme Bloodworth: J'ai pris note des quatre questions auxquelles je n'ai pu répondre hier.

Passons à la première question. Je crois que M. Angus m'a demandé plus de renseignements sur l'amendement proposé à l'article 107 en ce qui a trait au tribunal de l'aviation civile; il m'a demandé ce que changerait cet amendement. Par cet amendement nous ajoutons les articles 32 et 33 de la Loi sur l'aéronautique. Nous modifions également le libellé de l'article. En effet, le libellé actuel de l'article n'accorde pas vraiment au tribunal de l'aviation civile l'autorité de faire ce qu'on laisse entendre qu'il devrait faire.

La deuxième question, qui a également été posée par M. Angus si je ne me trompe, portait sur le fait que les assureurs doivent signifier leur décision de mettre fin à un contrat d'assurance dans le secteur du transport aérien. J'ai un exemplaire des règlements actuels régissant le transport aérien; on y précise que les transporteurs aériens doivent fournir un certificat. Ce document indique que l'assureur s'engage à signaler immédiatement par écrit au Comité des transports aériens toute modification ou annulation du contrat de protection d'un transporteur aérien. Nous avons l'intention de maintenir ces règlements. Si une loi fédérale exige quelque chose du genre d'une compagnie d'assurance, cela relève plutôt du droit constitutionnel.

M. Angus: Cette question relève des provinces?

[Texte]

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Angus: Just on that, Mr. Chairman, I forget the name of the document from which you just read, which refers to the ATC, but is it grandfathered over?

Ms Bloodworth: Yes, it is, Mr. Angus, but it will also be repeated in the revised regulations. The same type of certificate will be used. This is how we will get at having the insurance companies undertake to provide that.

Mr. Angus: Are you now referring to the NTA?

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Angus: All right. Thank you.

Ms Bloodworth: I believe the third item again relates to one of your concerns, Mr. Angus. You asked me a question on an issue that had been raised about railway-owned equipment, and you thought it was in southern Alberta. As we understand it, Prairie Malt (Canada) Ltd. raised the issue. I was incorrect. It was not related to subclause 144.(5). It was related to competitive line rates, and, as I understand their problem, they have put some money into some CN-owned cars to make them meet their requirements. So their position was that they could not go to CP and ask for a competitive rate because CP would not have the cars, and they had tied themselves into CN.

• 1000

Our position would be that they made a business decision to put some money into CN cars, and therefore we do not know how we could modify the competitive line rate provisions to provide for them. However, they are not left on their own in the legislation. They would still have final-offer arbitration if they felt that CN was not giving appropriate recognition to the fact that they had put money into the cars in their rate, and they would then be entitled to final-offer arbitration or the revised clause 59 proceedings.

The final item is that Mr. Taylor asked me a question about the Alberta recommendations on the commodity pipeline provision. Alberta made three recommendations. One of them had to do with a provision in which they saw possible conflict between the National Energy Board Act and the National Transportation Act if pipelines were used for batching. We are not sure whether there is actually a problem or not, but we are having someone look at that one.

Mr. Taylor: That is very important because they do batch some of these gases.

Ms Bloodworth: Yes, that is being looked at, Mr. Taylor.

The second one had to do with their recommending that the definition of commodity pipelines be defined so that it

[Traduction]

Mme Bloodworth: C'est exact.

M. Angus: Monsieur le président, je ne me souviens plus du titre du document que vous venez de lire, où l'on parle du CTA; est-ce que cela est acquis?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur Angus; cependant, cette exigence sera répétée dans les règlements révisés. On se servira du même type de certificat. C'est ainsi que nous pourrions obtenir des compagnies d'assurance qu'elles nous fournissent ces renseignements.

M. Angus: Parlez-vous maintenant de la LNT?

Mme Bloodworth: C'est exact.

M. Angus: C'est bien. Merci.

Mme Bloodworth: Monsieur Angus, je crois que c'est vous qui aviez posé la troisième question. Vous m'avez demandé plus de renseignements sur le matériel appartenant aux sociétés ferroviaires; vous pensiez qu'une situation du genre existait dans le sud de l'Alberta. D'après ce qu'on nous a dit, *Prairie Malt (Canada) Ltd.* a posé une question en ce sens. Mais je me trompais, cela n'avait rien à voir avec le paragraphe 144(5). Leur demande portait sur les prix de lignes concurrentiels; si j'ai bien compris, cette compagnie, afin de répondre à la demande, avait investi dans des wagons appartenant au CN. Elle ne pouvait donc pas s'adresser à CP et demander un prix de ligne concurrentiel puisque CP n'aurait pas les wagons et que la compagnie avait une entente avec le CN.

La compagnie d'après nous a simplement décidé d'investir dans les wagons du CN; nous ne voyons pas vraiment comment nous pourrions modifier les dispositions sur les prix de lignes concurrentiels simplement pour régler les problèmes qu'éprouve cette compagnie. Toutefois, la loi l'aide un peu; en effet elle pourrait avoir recours à l'arbitrage si elle était d'avis que le CN, lors de l'établissement de ses prix, ne tient pas vraiment compte de son investissement; la compagnie pourrait donc avoir recours à l'arbitrage ou aux procédures prévues à la version révisée de l'article 59.

En fait, M. Taylor m'a posé une question sur les recommandations de l'Alberta en ce qui a trait aux dispositions sur les pipelines. L'Alberta a formulé trois recommandations. Dans la première, le gouvernement provincial signalait que certaines dispositions de la Loi sur l'Office national de l'énergie et de la Loi nationale sur les transports pourraient être incompatibles si l'on se servait des pipelines pour des envois en lots. Nous ne savons pas s'il existe vraiment un problème, mais nous avons demandé à un de nos employés de se pencher sur cette question.

M. Taylor: C'est une question très importante parce qu'ils ont recours aux envois en lots pour certains de ces gaz.

Mme Bloodworth: Oui, monsieur Taylor, c'est justement ce que l'on étudie.

On nous a également demandé de faire de sorte que la définition de pipeline exclut l'acheminement d'un produit

[Text]

would not include interplant facility. We do not see that as a problem for two reasons. First of all, the only pipelines covered by this bill are ones that cross a provincial or international boundary, and in 99% of the cases, interplant facilities will not do that. There are exceptions, however. One is the E. B. Eddy Plant on the Ottawa River here. However, the bill has also written specific provisions for pipelines under 40 miles that were aimed at those types of provisions, and all that will be regulated with regard to those smaller pipelines is safety. We believe even with the interplant pipelines, safety should be regulated because some of them may carry steam, which can be dangerous if the pipeline is not constructed properly. So we think Alberta's problem there has been looked after with regard to this bill.

Mr. Angus: Does that apply to plant-to-plant pipelines across the international border?

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Angus: In the same way?

Ms Bloodworth: Yes. The existing act does cover those pipelines. This has been a problem because the only pipelines we have had have been ones crossing boundaries, and they are normally interplant connections. It does not make much sense to have entry provisions and so on for that type of proceeding, but we have looked after that in this bill.

The final recommendation of the Government of Alberta with regard to pipelines had to do with the provision for cost recovery of the inspection required. This was a deliberate decision of the government to go that way, and it is exactly the same as the provision in the National Energy Board Act for requiring the applicant to pay those kinds of costs. Therefore the decision of the government was to put that clause into the bill.

I would just like to make one further comment about the amendments. The Department of Justice drafters have been very patient with us. We pushed them greatly, and they are being very co-operative. I cannot guarantee that we will have every single amendment by 3.30 p.m. I can say that as soon as we have any finished, we will provide them, even if they are not in the order of the bill, and we will do our best to get them to the clerk as soon as possible.

Mr. Angus: I just wonder if I can be allowed to ask one further question on a matter that does not relate to the report of last night. It is one that I omitted, dealing with Bill C-19. We did have a suggestion from the Northwest Territories Highway Transport Board and the Government of the Northwest Territories regarding a demarcation line

[Translation]

entre diverses usines. Cela ne pose aucun problème, et ce pour deux grandes raisons. Tout d'abord, les seules pipelines qui sont visés par le projet de loi sont ceux qui traversent une frontière provinciale ou internationale, et dans 99 p. 100 des cas, cette définition ne s'applique pas aux installations d'une même usine. Évidemment, il existe certaines déceptions. Par exemple, l'usine E.B. Eddy de la rivière Outaouais. Toutefois, il existe des dispositions spéciales dans le projet de loi qui visent des pipelines de moins de 40 miles de long; les seuls règlements auxquels seront assujettis les petits pipelines ont trait à la sécurité. Nous croyons que les règlements sur la sécurité devraient s'appliquer à tous les pipelines, même ceux qui acheminent les produits entre diverses installations d'une même usine; n'oubliez pas que certains de ces pipelines sont utilisés pour le transport de la vapeur, une marchandise dangereuse si le pipeline n'est pas construit de façon appropriée. Nous croyons donc que le projet de loi permet de régler le problème qui aurait pu se produire en Alberta.

M. Angus: Est-ce que cette disposition vise les pipelines qui traversent des frontières internationales et qui assurent le cheminement d'un produit entre deux usines?

Mme Bloodworth: Oui.

M. Angus: De la même façon?

Mme Bloodworth: Oui. La loi actuelle prévoit des dispositions à cet égard. Cela a créé certains problèmes puisque les seuls pipelines qui existaient traversaient des frontières et assurent habituellement des raccordements entre les usines. Il n'est pas logique d'avoir des dispositions sur l'entrée sur un marché pour des pipelines du genre; nous en avons tenu compte dans le projet de loi.

La dernière recommandation présentée par le gouvernement de l'Alberta porte sur le recouvrement des coûts affaissant à l'inspection des pipelines. Le gouvernement a mûrement réfléchi sa décision à cet égard; de ce fait cette disposition est semblable à celle qui précède, dans la Loi sur l'Office national de l'énergie, que le requérant doit rembourser ces coûts. C'est pourquoi le gouvernement a décidé de prévoir une disposition en ce sens dans le projet de loi.

J'aimerais présenter un dernier commentaire sur les amendements. Les rédacteurs du ministère de la Justice ont été fort patients. Nous leur avons demandé beaucoup de choses, et ils ont fait preuve de beaucoup de coopération. Je ne peux pas vous promettre tous les amendements d'ici 15h30. Je peux simplement vous promettre que dès qu'un amendement sera terminé, nous vous le fournirons, peu importe l'ordre dans lequel il figure dans le projet de loi. Nous ferons parvenir au greffier ces amendements le plus tôt possible.

M. Angus: Puis-je poser une question qui n'a rien à voir avec ce qui a été discuté hier soir? C'est une question que j'ai oublié de poser sur le projet de loi C-19. La Commission sur le transport routier des Territoires du Nord-ouest et le gouvernement des Territoires du Nord-ouest ont présenté une recommandation en ce qui a trait à

[Texte]

for trucking. They suggested it to the committee when we were on our western Arctic tour. We obviously did not hear them. They reiterated it in stronger terms this time around. I take it you have decided that there is no need to honour that request.

• 1005

Mr. Nick Mulder, (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Yes, Mr. Angus, you are correct. We did look at it, and we also discussed it with the other provincial governments. The view was that, on balance, it was not necessary, particularly since the regime here allows the Northwest Territories, within their own territorial limits, to have their own regime, and extra-provincially, their situation was not much different from any place else in northern Alberta and northern British Columbia.

Mr. Angus: That is not necessarily an argument against them. It may be an argument for the northern parts of the provinces. Thank you.

The Chairman: I know all members have raised certain questions, and briefs have been submitted, about clause 3 and the regional development section. I wondered if that might be an area to explore now, but I see Mr. Cochrane is not here. Mr. Mulder is here and he could certainly help explain rail-line abandonment, confidential contracts and the efficacy of third-party appeals. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me start, if I may, and I will start with the whole regional development question. I am in favour of some kind of protection. This should come as no surprise to the committee. Let me refer to the Government of Alberta's suggestion that we include the phrase:

Transportation is recognized as a key to regional economic development, and commercial viability of transportation links shall be balanced with regional economic development objectives.

It is a nice motherhood statement, but the thing that has really been bothering me is whether by itself it would do anything, regardless of whether or not you think it is needed. Would the inclusion of that additional wording in paragraph 3.(1)(d) do anything more than just recognize a motherhood statement? In order to facilitate this intention, would we have to do some restructuring of the remainder of that clause or of the bill itself?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, there are three consequences of having the reference to regional

[Traduction]

la ligne de démarcation pour le transport par camion. Ils en avaient parlé au Comité lors de son voyage dans l'Ouest de l'Arctic. Il est évident que nous n'avons pas tenu compte de leurs commentaires. Ils ont réitéré leur position, en des termes non équivoques, l'autre jour. J'en déduis que vous n'avez pas jugé bon de tenir compte de leur demande.

M. Nick Mulder (sous-ministre adjoint, politique et coordination, ministère des Transports): Vous avez raison, monsieur Angus. Nous avons étudié leurs propositions et nous en avons d'ailleurs discuté avec les autres gouvernements provinciaux. Tout compte fait, nous avons décidé que la disposition qu'ils proposaient n'étaient pas nécessaire puisque comme vous le savez, les Territoires du Nord-Ouest peuvent prévoir leurs propres régimes sur leurs territoires et qu'au point de vue transport interprovincial, leur situation n'était pas vraiment différente de celle qui existe dans le nord de l'Alberta ou dans le nord de la Colombie-Britannique.

M. Angus: Au lieu de s'en servir pour rejeter la requête des Territoires du Nord-Ouest, on aurait pu utiliser le même raisonnement pour prévoir des dispositions qui viseraient les régions septentrionales des provinces. Merci.

Le président: Parlons maintenant de l'article 3 et de la disposition qui porte sur le développement régional. Je sais que tous les députés ont posé des questions à cet égard et que bien des mémoires faisaient état de la question. Je me demandais si on pouvait discuter de la question maintenant mais je constate que M. Cochrane n'est pas ici. Cependant M. Mulder est des nôtres et il pourrait peut-être nous en dire un peu plus long sur l'abandon des embranchements, les contrats confidentiels et l'efficacité du processus d'appel qui vise les tierces parties. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, si vous me permettez, j'aimerais commencer. Je parlerai tout d'abord de la question du développement régional. Je suis d'accord pour que l'on assure une forme quelconque de protection; je suis convaincu que mes collègues ne sont pas surpris de l'apprendre. J'aimerais vous rappeler la suggestion que nous a présentée le gouvernement de l'Alberta; en effet il a proposé d'inclure dans la loi ce qui suit:

Le transport est un élément fondamental du développement économique régional; il devrait y avoir un équilibre entre la viabilité commerciale d'un service et les objectifs de développement économique régional.

C'est un truisme; cependant je me demande si une disposition en ce sens serait vraiment utile, qu'elle soit nécessaire ou pas. Si l'on modifiait l'alinéa 3(1)d), ne deviendrait-il pas simplement un truisme? Ne faudrait-il pas aussi modifier le reste de la disposition ou du projet de loi?

M. Mulder: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais préciser que le fait de mentionner le

[Text]

development in two or three places in clause 3. One is that one would assume, during normal parliamentary debates and the development of policy and federal-provincial relations and so on, that the mere fact that this principle is recognized would encourage all governments to take account of the regional development impact of any transportation policy development. That is number one.

Number two is that the Governor in Council will also have the power of policy direction for the agency with respect to any major policy issues the Governor in Council deems to be important.

• 1010

Due to the fact that regional development is recognized in clause 3 as being a key ingredient or element of any transportation policy, the Governor in Council can take into account in any policy development that regional development should be recognized and considered. Since those policy directions are also tabled in Parliament, presumably parliamentarians can then raise whether or not regional development has been getting significant attention.

The third thing is that in any deliberations of the agency, wherever public interest is referred to in the act—which amounts to some 15 times, I think—it is then linked back to clause 3. All those who are appearing before the agency, either on specific cases or broad matters of investigation, can then refer to regional development and ask the agency to take it into account.

These are the three different ways in which regional development can be factored into any transportation policy issue.

Mr. Angus: This would happen if the wording suggested by the Government of Alberta were inserted.

Mr. Mulder: No, this is even with the current wording of the bill. The beginning of the preamble says:

... to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions. . .

Then paragraph 3(1)(d) says:

transportation is recognized as a key to regional economic development. . .

So “regions” or “regional development” are referred to twice. In both of those cases, the three factors I outlined would be put into motion.

Mr. Angus: What additional strength would be given to those who want argue the regional interests by including the extra wording? Would it give them any more strength at all or any more levers, or would it just be an additional tokenism in terms of wording?

Mr. Mulder: Mr. Angus and Mr. Chairman, could I just ask which specific wording you are thinking of? Is it the Newfoundland one, the Alberta one, or the one of the Council of Maritime Premiers?

[Translation]

développement régional à deux ou trois endroits à l'article 3 pourrait avoir trois grandes conséquences. Tout d'abord on pourrait supposer que le fait que l'on reconnaisse ce principe dans la loi encouragerait tous les gouvernements, lors de leur discussion parlementaire, lors de l'élaboration d'une politique ou dans le cadre des relations fédérales provinciales, à tenir compte de l'incidence que pourrait avoir une politique de transport sur le développement régional. C'est la première répercussion.

De plus, le gouverneur en conseil pourra donner des directives générales à l'Office sur toute question politique qu'il juge importante.

Comme il est reconnu à l'article 3 que le développement économique régional est un élément essentiel de toute politique sur les transports, le gouverneur en conseil peut faire intervenir cette considération dans toute décision d'orientation. Comme ces décisions sont aussi communiquées au Parlement, les députés peuvent donc demander si les considérations de développement régional ont reçu l'attention voulue.

Troisièmement, pour ce qui est des délibérations de l'Office, toutes les références à l'intérêt public dans la loi—il y en a une quinzaine, je pense, sont liées à l'article 3. Tous ceux qui interviennent auprès de l'Office, qu'il s'agisse de questions ponctuelles ou d'ensemble, peuvent soulever la question de développement régional et demander à l'Office d'en tenir compte.

Ce sont là les trois façons de faire intervenir le développement régional dans l'étude de toute question d'orientations en matière de transports.

M. Angus: C'est ce qui se passerait si on ajoutait le libellé proposé par le gouvernement de l'Alberta.

M. Mulder: Non, c'est ce qui se passe avec le libellé actuel. Le préambule dit ceci:

... essentielle «...» à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions. . .

Puis, à l'alinéa 3(1)(d):

Les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional. . .

On fait donc allusion aux régions deux fois. Dans les deux cas, il est possible d'y faire référence selon les trois formules que j'ai exposées.

M. Angus: Quels pouvoirs supplémentaires seraient donnés à ceux qui veulent faire valoir les intérêts des régions si on ajoutait le libellé proposé? En auraient-ils ou est-ce que ces mots seraient purement symboliques?

M. Mulder: Monsieur Angus et vous aussi, monsieur le président, je voudrais vous demander à quel libellé précis vous faites allusion. S'agit-il de celui de Terre-Neuve, de l'Alberta ou du Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes?

[Texte]

Mr. Angus: The one I used as an example was the Alberta one, which says:

... and commercial viability of transportation links shall be balanced with regional economic development objectives.

However, it could be the Newfoundland one.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Angus: Yes, I just happened to pick this one. I guess the Nova Scotia one uses the words:

Where there is a conflict between regional economic objectives and commercial viability, regional economic development must take precedence.

To me, this one seems a little stronger.

Mr. Mulder: I suppose technically there are three shades of meaning. One says transportation is the key to regional development. The other says they are balanced. What does "balanced" mean? Exactly even? And if they are even, then what? The one by the Council of Maritime Premiers suggests that when you have the two of them in conflict, the regional development one takes precedence over the one of commercial viability. So it is up to the committee and Parliament to decide whether you go as a recognition only, whether you have balanced treatment, or whether you give one precedence over the other.

Mr. Angus: Let us assume for the moment the committee opts for the supremacy. What does it mean to the National Transportation Agency? What does it mean to the Governor in Council? What does it mean to an applicant?

Mr. Mulder: If the wording of the one from the Council of Maritime Premiers to the effect that regional development took supremacy over commercial viability or economic efficiency were adopted, in any of those factors I outlined before, presumably the agency or the government in its policy direction might have to rule in favour of regional development. This means, for example, if the abandonment of a branch line or the application for an airline service and so on were deemed to be against regional development, then regional development would take over. They would also leave to the agency to define what regional development and what impact. Would the elimination of one firm and five jobs be deemed to be important for regional development, or does it have to be the elimination of 100 firms and 5,000 jobs?

Mr. Angus: So it is still not cut-and-dried.

Mr. Mulder: No.

Mr. Angus: However, based on your answer, it would give an additional level of protection.

Mr. Mulder: As Mr. Crosbie indicated, it would also stop the transportation industry. The agency could say not to worry too much about an economically efficient system but to worry more about regional development. His view

[Traduction]

M. Angus: J'ai fait allusion à celui de l'Alberta:

... et l'on recherchera un équilibre en la viabilité commerciale des modes de transport et l'atteinte des objectifs de développement économique régional.

Mais ça pourrait aussi être celui de Terre-Neuve.

M. Mulder: D'accord.

M. Angus: Je suis tombé sur celui-là. Celui de la Nouvelle-Écosse dit ceci:

Lorsqu'il y a un conflit entre l'atteinte des objectifs de développement économique régional et la viabilité commerciale, c'est le premier qui l'emporte.

Celui-là me semble un peu plus rigoureux.

M. Mulder: Je dirais qu'il y a une gradation entre les trois. Le premier dit que les transports sont essentiels au développement régional. Le deuxième dit qu'il y a un équilibre entre les deux. Au fait, qu'est-ce que ça veut dire «équilibre»? En équilibre parfait? Et s'ils sont en équilibre parfait, alors quoi? Celui du Conseil des premiers ministres des Maritimes laisse entendre que s'il y a un conflit entre les deux le développement régional doit l'emporter sur la viabilité commerciale. Il appartient donc au Comité au Parlement de décider si l'on se contente de reconnaître cette considération ou bien s'il faut mettre les deux considérations en équilibre ou encore faire en sorte que l'une prenne le pas sur l'autre.

M. Angus: Supposons pour un moment que le Comité décide qu'une des deux l'emporte sur l'autre. Qu'est-ce que ça signifie pour l'Office national des transports? Qu'est-ce que ça signifie pour le gouverneur en conseil? Qu'est-ce que ça signifie pour l'auteur d'une demande?

M. Mulder: Si l'on prend celui du Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes selon lequel le développement régional l'emporte sur la viabilité commerciale ou l'efficacité économique, je suppose que dans les trois cas que j'ai esquissés plus tôt, l'Office ou le gouvernement seraient tenus de trancher en faveur du développement régional. Par exemple, si l'abandon d'un tronçon secondaire ou la suppression d'une liaison aérienne étaient jugés contraires au développement régional, c'est le développement régional qui l'emporterait. Il incomberait aussi à l'Office de définir le développement régional et de mesurer les conséquences. Est-ce que l'élimination d'une entreprise et de cinq emplois serait jugée importante pour le développement régional ou faudrait-il qu'il s'agisse de l'élimination de 100 entreprises et de 5,000 emplois?

M. Angus: Donc, c'est encore flou.

M. Mulder: Oui.

M. Angus: Par contre, d'après ce que vous avez dit, ça donnerait un peu plus de protection.

M. Mulder: Comme M. Crosbie l'a dit, ça paralyserait aussi l'industrie des transports. L'Office pourrait ne pas se préoccuper de l'efficacité économique du système de transport mais de s'attarder surtout sur le développement

[Text]

and that of the government is that no region is going to prosper if you do not have an efficient transportation system.

• 1015

Mr. Angus: If a proposal does not have any negative reaction or cause any problems in a region, then there will be no counteraction taken to which the NTA or the Governor in Council would have to say no. It would only be on the negative side if it were felt the proposed change, whether the abandonment of a branch line or an additional carrier coming in... if it would undermine the region and its relationship with the rest of the country and internally, etc., then that is where it would be triggered.

Mr. Mulder: Yes, but some of the specific provisions of this proposed legislation already take into account the importance of regional development. For example, in the north we do take into account the impact that one new entrant could have on existing carriers or on the service to certain communities. In the branch-line abandonment case we do say that if certain lines are really important to a large region and a number of shippers for which there is an alternative service, that line need not be abandoned. So there are various factors where we have built into the bills specific provisions taking into account regional development concerns.

The other thing is that the government has also said that if the implementation of a transportation decision has a negative consequence on a region, other government policies or programs can step in to offset that; for example, our ERDA agreements, our highways agreements with the provinces, or our assistance for transportation infrastructure at large.

Mr. Angus: Of course you realize we have some nervousness about the co-ordinating ability of the federal government. We have seen situations—and I use the example of the native community—where one branch has decided it is going to provide money for housing for natives who are coming back to the reserve and another branch has decided it is no longer going to pay for the construction of homes, it is going to spend the money on training. Their act is not together. So we have some legitimate nervousness about anything in transportation that relies on another ministry to make the decisions. Even if they do have it together, there is usually a time lag.

Mr. Mulder: Well, dealing with other departments... I am not familiar with specifics, but a number of the other programs are also under the control of the Minister of Transport. So although there is regulatory reform legislation, it would be handled generally under Minister of Transport directions. Certainly under the detailed decisions of the National Transportation Agency the Minister of Transport is also responsible for highways agreements, subsidies, and various other tools that can be used for regional development purposes.

Mr. Angus: You did use the example of ERDA, though.

[Translation]

régional. Son point de vue et celui du gouvernement, c'est qu'aucune région ne va prospérer si le système de transport n'est pas efficace.

M. Angus: Si une proposition ne suscite aucune hostilité ou ne soulève aucun problème dans une région, ni l'ONT ni le Gouverneur en conseil n'auront à intervenir. Ce n'est que si la demande fait problème, si l'abandon d'un tronçon ou l'entrée sur le marché d'un autre transporteur... il y aurait une intervention seulement si la proposition allait à l'encontre des intérêts d'une région et de ses rapports avec le reste du pays.

M. Mulder: Oui, mais il y a déjà des dispositions précises dans la loi qui reconnaissent l'importance du développement régional. Par exemple, dans le Nord, nous tenons compte des conséquences que pourraient avoir sur les transporteurs en place ou sur le service dans certaines localités de nouveaux venus dans le marché. Dans le cas de l'abandon d'un tronçon, nous disons que, si certaines lignes importent vraiment à une grande région et à un certain nombre d'expéditeurs qui n'ont pas d'autre option, alors, cette ligne ne doit pas être abandonnée. Nous avons donc intégré à la loi des facteurs qui prennent en compte le développement régional.

Aussi, le gouvernement a indiqué que, si la mise en oeuvre d'une décision en matière de transport avait des conséquences négatives sur une région, d'autres politiques ou programmes du gouvernement peuvent être appliqués en contrepartie. Je pense aux EDER, aux accords routiers avec les provinces ou à l'aide que nous apportons à l'infrastructure des transports dans son ensemble.

M. Angus: Vous imaginez bien que les aptitudes du gouvernement en matière de coordination nous rendent un peu nerveux. Je prends pour exemple les autochtones. Un service du gouvernement a décidé de financer le logement des autochtones qui reviennent à la réserve tandis qu'un autre a décidé d'interrompre le financement de la construction des maisons pour affecter plutôt les sommes à la formation. La main gauche ne sait pas ce que fait la main droite. Dans le domaine des transports, j'ai tout lieu d'avoir des réserves en ce qui concerne la concertation inter-ministérielle. Même si c'est concerté, il y a habituellement un décalage dans le temps.

M. Mulder: Eh bien, pour ce qui est de la concertation... je ne connais pas les détails, mais il y a un certain nombre d'autres programmes qui relèvent aussi du ministre des Transports. Si bien que même s'il y a une loi sur la réforme réglementaire, ce sont en général les directives du ministre des Transports qui veilleraient à son application. Aux termes des décisions de l'Office national des transports, c'est encore le ministre qui est responsable des accords routiers, des subsides et des divers autres mécanismes de regroupement régional.

M. Angus: Mais c'est l'exemple des EDER que vous avez donné, pourtant.

[Texte]

Mr. Mulder: While the ERDA agreement is generally under the Department of Regional and Industrial Expansion, the specific transportation subagreements are the responsibility of the Minister of Transport. We develop them; we manage them.

M. Robichaud: Chaque fois qu'on a posé la question du développement régional au ministre, il s'est toujours retiré derrière l'article 3(1)d). Cette article se réfère au développement régional. Il nous dit que cet article attache une importance spéciale au développement régional. L'article 3(2) donne un certain pouvoir d'action. Je me demande pourquoi il résiste à nos suggestions de donner à cet article un peu plus d'importance et d'élaborer davantage sur ces pouvoirs. On enlève rien au du ministre ou à l'acte. Il s'agirait seulement de s'assurer que le développement régional aurait la place qui lui est due. Lorsqu'il s'agit de développement régional, les régions doivent se battre ardemment pour faire respecter et appliquer ces principes.

• 1020

La seule chose que j'aimerais avoir pour le développement régional est un mécanisme évitant de passer à travers trois ou quatre ministères pour s'assurer qu'on respecte le développement régional. Vous savez ce qui se passe actuellement. Les régions éloignées se sentent délaissées dans le développement régional. Si vous venez dans les Maritimes, vous l'entendrez dire un peu partout.

Pourquoi ne pas donner un peu plus de dents à l'article traitant du développement régional? Dans le contexte actuel, le projet de loi C-18 cause beaucoup d'inquiétude, autant chez les travailleurs qu'au sein des gouvernements provinciaux.

J'ai de la difficulté à comprendre la raison pour laquelle vous résistez à une élaboration plus précise, à mettre les points sur les i, en fait.

Mr. Mulder: If I may just elaborate on the Minister's concerns, he feels that the normal evolution of a transportation system, to make it efficient and to keep it low-cost, should not be stopped head-on by any concern about regional development, because he thinks if you do not have an efficient, low-cost transportation system, then no region—the Atlantic Provinces or Newfoundland and so on—is going to do well. So, while he thinks regional development should be very much taken into account in the way it evolves, it should not be finally the vehicle that stops change, because, again, if you stop that change then you get an inefficient, higher-cost system, and that will help no one.

So you take into account that you do not use it as a stopper.

Then alternatively, he also says, you can use other transportation instruments and other government instruments, federally and provincially, to help offset any negative impacts on regional development. So you can use assistance for highway transportation, for example, to offset the effect of an abandonment of a branch line. In fact, you are going to have less than full cost recovery on

[Traduction]

M. Mulder: Même si une EDER relève généralement du ministère de l'Expansion industrielle régionale, le volet des transports relève du ministre des Transports. C'est nous qui le rédigeons, c'est nous qui l'administrons.

Mr. Robichaud: Each time we asked the Minister about regional development, he always retreated behind section 3(1)(d), which refers to regional development. He tells us this section gives special importance to regional development. Section 3(2) provides some power for action. I am wondering why he resists our suggestions to give more importance to this section and elaborate on these powers. We are not taking anything away from the Minister or the act. The intent is to make sure that regional development would be given due consideration. Regions have to fight hard to have those considerations enforced.

The only thing I would like in terms of regional development is some arrangement that would avoid going to three or four departments to make sure that regional development considerations are taken into account. You know what is happening now. Remote areas feel left out. You will hear that right and left in the Maritimes.

Why not give more teeth to the section on regional development? As it is, Bill C-18 is a source of considerable concern both to workers and provincial governments.

I have trouble understanding why you resist more specific elaboration, dotting the i's, so to speak.

M. Mulder: Je vais préciser les inquiétudes du ministre. Il estime que, pour que le système de transport évolue normalement, qu'il devienne efficace et qu'il reste bon marché, il ne faudrait pas que des considérations de développement régional viennent le paralyser. Selon lui, si le système de transport n'est pas efficace et bon marché, aucune région, ni les provinces de l'Atlantique, ni Terre-Neuve, ni aucune autre ne va prospérer. Même s'il estime qu'il y a tout lieu de tenir compte du développement régional, cela ne devrait pas être un obstacle au changement parce que, encore une fois, faute de changement on aboutira à un système coûteux et inefficace qui ne servira à personne.

Il faut donc prendre garde de ne pas en faire un obstacle.

On peut aussi se servir d'autres moyens qui sont à la disposition du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux qui permettront de compenser les conséquences négatives sur les régions. L'aide aux transports routiers, par exemple, peut servir à compenser l'abandon d'un tronçon. En fait, on n'arrivera pas à récupérer la totalité des frais d'exploitation des aéroports

[Text]

the airports in the Atlantic Provinces and in the north; the recognized fact is that you cannot charge full cost. You use the freight-rate subsidies in the Atlantic Provinces to assist in lowering the freight rates that carriers have to charge. You use the ferry services subsidies we are giving to make sure that the unique circumstances of Newfoundland and Prince Edward Island are taken into account. You can therefore go on and on and on in saying that you do not stop Marine Atlantic, CN or Air Canada from generating an efficient, low-cost system.

That is basically what he has in mind, and he feels very strongly about it.

M. Robichaud: Oui, je suis d'accord avec vous. Je crois que vous comprenez qu'il n'est pas de notre intention d'arrêter certains développements dans le transport, à cause du développement régional. L'un irait à l'encontre de l'autre. Je le comprends bien.

Quand le gouvernement aura à choisir entre la viabilité et le développement régional, s'il choisit de donner préséance au développement régional, alors il aura un mécanisme permettant de lui octroyer certaines sommes. Comprenez-vous mon point de vue?

Il ne s'agit pas de freiner, mais de disposer d'un mécanisme permettant d'agir quand le développement régional est menacé. Si on a les sommes d'argent et les octrois, on peut continuer dans une même direction, tout en tenant compte du développement régional et des changements proposés au système de transport.

Mr. Mulder: With all due respect, we believe we have that because we have, under subclause 3(2), the power of the Minister to enter into agreements to further the policy, which includes spending money through transportation for regional development purposes.

• 1025

In the financial assistance to communities that lose essential air services, we have a means to provide a subsidy. We have in the branch-line sections the means to provide funds to people who may be negatively affected by abandonment of a branch line and so on. We have built in the recognition of regional circumstances and potential regional problems in various places. We have therefore drafted into the bill provisions to allow money to be spent for those purposes. We think we are doing exactly what the hon. member is suggesting.

M. Robichaud: Alors, pourquoi pas le dire aux articles 3(1)d) et 3(1)e)? La formulation de l'article 3(1)d) est assez générale. Vous comprenez?

Je ne suis pas le seul à le dire. En visitant les régions, on a constaté que les gens ne se sentent pas en sécurité. Ils trouvent la formule trop vague. Alors, on aimerait préciser certaines choses afin d'assurer une protection aux régions.

Je comprends votre point de vue. Mais, j'aimerais qu'il soit expliqué plus clairement. Les gens des régions se

[Translation]

dans les provinces de l'Atlantique et du Nord; c'est un fait établi. Dans les provinces de l'Atlantique, on subventionne les tarifs de fret pour faire baisser les prix que les transporteurs doivent demander. On subventionne les traversiers en reconnaissance de la situation particulière de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. On peut multiplier les exemples sans que cela empêche Marine Atlantique, le CN ou Air Canada d'être des entreprises efficaces et peu coûteuses.

Ce sont les idées du ministre et il en est très convaincu.

Mr. Robichaud: Yes, I agree with you. You understand we have no intention of stopping some transportation developments in their tracks because of regional development. One would go against the other. I understand that.

When government will have to choose between viability and regional development, and if regional development is given precedence, then there should be some funding mechanism. Do you see my point?

It is not a matter of stopping the development of the transportation industry, what is needed is a mechanism that will give room for action when regional development is threatened. If money and subsidies are available, we can keep going in this direction and still take into account regional development and the proposed changes to the transportation system.

M. Mulder: Sauf le respect que je vous dois, selon nous, c'est précisément le pouvoir que donne l'article 3(2), puisque le ministre peut conclure des ententes destinées à favoriser l'application de cette politique, par exemple, affecter des crédits aux transports afin de favoriser le développement régional.

L'aide prévue aux localités qui perdent des services essentiels nous permet d'offrir des subsides. Les dispositions sur les embranchements nous permettent de donner des fonds à ceux qui sont touchés par un abandon. À divers endroits, nous avons reconnu l'existence de particularités régionales et le risque de problèmes dans certaines régions. Le projet de loi a été ainsi rédigé qu'il est possible d'affecter des crédits dans ces cas-là. Nous faisons précisément ce que le député suggère.

Mr. Robichaud: If so, why not spell it out in sections 3(1)(d) and 3(1)(e)? Section 3(1)(d) is worded quite generally. Do you understand.

I am not the only one to say so. When we went to the regions, we found out that people are worried. They find the wording too vague. So we would like things to be spelled out to provide protection to the regions.

I see your point. But I would like it to be spelled out more clearly. People in the regions would feel a lot more

[Texte]

sentiraient beaucoup plus en sécurité. Dans le projet de loi, on mentionne le développement régional un peu partout. C'est éparpillé, ici et là. Pourquoi ne pas donner, au début de l'article 3 cette définition qui rassurerait tout le monde?

D'après ce que vous me dites, les recommandations faites par les premiers ministres des provinces Maritimes ou de l'Atlantique ne vont pas à l'encontre du projet de loi.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I notice in subclause 3(1), more or less the preamble, it refers very much to regional growth of Canada and its regions. Then in the specific paragraphs 3(1)(a) down to (g), including paragraph 3(1)(d), which provides for regional development, it tries to set it forth in more detail. I wonder if Mr. Robichaud can say what type of amendment he thinks would state that more strongly.

Mr. Robichaud: The amendment suggested by the Premiers or the Otto Lang amendment, for that matter.

The Chairman: We are having a general discussion and you are obviously going to be presenting the specifics of an amendment, Mr. Robichaud and Mr. Thacker. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to deal with this matter in a general way. You see, the regions having difficulties are not all in the Maritimes. I come from an area where we had severe regional disparity. At one time we had 21 coal mines with a \$1 million payroll every two weeks. Now there is not one mine operating. We had to go through this whole thing.

If there had been something in the act that tied the Minister of Transport, he would have been in a very severe case because it had nothing to do with transportation. We had two railways, a blacktop highway, a river and an airport, but that did not stop the coal mines from stopping operations. I think the section in the act sets it out very clearly, that transportation is "a key". It does not say "the key", it does not say "the master key", it is just one key.

• 1030

The other factor that could save the Drumheller valley and its coal would be to reduce the price of that coal, but that would be impossible because our miners are already working for very low wages to keep the mines operating. The UMWA and the miners agreed that they would not ask for an increase in wages because they knew their jobs were gone if they did.

We had 200 people employed to make farm machinery, but this operation went belly-up, not because of transportation but because of the banks, which were just not prepared to advance the money to keep that business going until it got onto its feet. I had a real complaint against the banks and against the Government of Alberta,

[Traduction]

protected. There are scattered references to regional development throughout the bill. Why not, at the beginning of section 3, include a definition that would reassure everybody?

According to what you are saying, recommendations made by the Maritime or Atlantic Premiers do not run against the bill.

M. Thacker: Monsieur le président, je constate que l'article 3(1), le préambule en quelque sorte, fait largement place à la croissance économique du Canada et de ses régions. Puis, aux alinéas 3(1)a) jusqu'à g), y compris l'alinéa 3(1)d), où il est explicitement question du développement régional, l'article donne encore plus de détails. M. Robichaud pourrait-il nous dire quel amendement affirmerait en termes plus vigoureux encore l'importance du développement régional.

M. Robichaud: Celui qui a été suggéré par les premiers ministre ou par Otto Lang.

Le président: Nous tenons une discussion générale et de toute évidence M. Robichaud et M. Thacker vont présenter un amendement précis. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je voudrais traiter de cette question en termes généraux. C'est que les régions qui connaissent des difficultés ne sont pas toutes dans les Maritimes. Là d'où je viens, il y a de graves disparités régionales. A une certaine époque, nous avions 21 mines de charbon qui payaient un million de dollars en salaires toutes les deux semaines. Maintenant, il n'y a plus une seule mine en exploitation. On a enduré tout cela.

S'il y avait eu dans la loi quelque chose qui impose des obligations au ministre des Transports, il aurait été dans une situation bien difficile parce que cela n'avait rien à voir avec les transports. On avait deux chemins de fer, une autoroute goudronnée, une rivière et un aéroport, mais cela n'a pas empêché les mines de charbon de fermer leurs portes. Je pense que l'article de la loi le précise très bien; il est dit que «la mise en place d'un réseau de transport est essentielle».

L'autre chose qui aurait pu sauver la vallée de Drumheller et son charbon, aurait été de faire baisser le prix du charbon, mais cela aurait été impossible parce que les mineurs avaient déjà accepté un très petit salaire pour garder les mines en exploitation. Le syndicat et les mineurs ont renoncé à une augmentation de salaire parce qu'ils savaient que cela aurait fait disparaître leur emploi.

Il y avait 200 personnes qui travaillaient à la fabrication d'équipement agricole, mais cette entreprise a aussi fait faillite. Pas à cause des transports, mais à cause des banques, qui ne voulaient pas avancer l'argent nécessaire pour faire marcher l'usine jusqu'à ce que sa situation se rétablisse. J'en veux beaucoup aux banques et au

[Text]

to some degree, which promised a guarantee and then backed out on it. So we lost that as well.

However, it had nothing to do with transportation. If we put in this act, authorities for the Ministry of Transportation could do things that properly belong to the Minister of Finance, the Minister of Tourism or Minister of Industry and Small Business. We would be doing something that could well be *ultra vires* the act, so the Minister could not do these things anyway. This is what I fear.

I think he now has the authority to do everything necessary to make it a key of transportation, and this is the first time we have ever had something like this in our legislation. I know how you feel, Mr. Robichaud, because I went through this too. I had 800 miners on my neck at one time, but we had to work it out. However, when we did, it did not save the coal mines. If the Minister had 10 more powers, he could not have saved the coal mines because it had nothing to do with transportation.

I just wanted to make those general remarks, Mr. Chairman, because I really think the Minister is sincere in wanting regional development, but he can only do it insofar as transportation is a factor.

The Chairman: Well, I just want to throw out to some members on the government side and some officials at the table that I as a member do believe it is very important to carefully consider the second part of the Council of Maritime Premiers amendment on commercial viability and/or regional development. I think the implications of it very well could defeat some of the purposes of the bill, no matter how much I might like to do it.

This is of course going to present a problem for me because I really believe it goes too far. The so-called Otto Lang amendment was interesting and it was also talked about in the Council of Maritime Premiers. It was a carrot before an election, but it did not go anywhere. Obviously, an amendment will most likely come from that press release and may consist of even more than the commercial viability versus regional development. That is fine; it will be on the table.

I have talked with some of my colleagues and there are legitimate differences of opinion among them, so I would like some mechanism in place. It is not just in transportation, although transportation is the key. I think it is very important and to make it more important, at the right time I will try to move an amendment to take paragraphs 3(1)(c) or 3(1)(d) out of there and make them into another specific subsection. Dennis Cochrane is going to produce an amendment of some sort, but I have not seen it.

[Translation]

gouvernement de l'Alberta, dans une certaine mesure, qui avait offert sa garantie puis s'est dédit. Alors, ceci aussi a disparu.

Mais cela n'avait rien à voir avec les transports. Si l'on met cela dans la loi, les autorités du ministère des Transports pourraient faire des choses qui reviennent normalement au ministère des Finances, à celui du Tourisme ou à celui de l'Industrie et des Petites Entreprises. Cela pourrait bien être *ultra vires*, si bien que le ministre ne pourrait même pas faire ces choses. C'est ce que je crains.

Je pense qu'il a maintenant tout le pouvoir qu'il faut pour faire en sorte que les transports soient essentiels au développement régional, et c'est la première fois que nous avons quelque chose de ce genre dans une loi. Je vous comprends très bien, monsieur Robichaud, parce que moi aussi je suis passé par là. À une certaine époque, 800 mineurs me poussaient dans le dos et il a fallu trouver une solution. Mais ça n'a pas sauvé les mines. Même si le ministre avait eu dix fois plus de pouvoirs, il n'aurait pas pu sauver les mines de charbon parce que cela n'avait rien à voir avec les transports.

Je voulais faire ces observations d'ordre général, monsieur le président, parce que je crois à la sincérité du ministre lorsqu'il se dit en faveur de développement des régions, mais il ne peut intervenir que dans la mesure où les transports constituent un facteur.

Le président: Eh bien, quant à moi, je veux dire aux députés ministériels et aux fonctionnaires qu'il me semble très important d'examiner soigneusement la deuxième partie de l'amendement proposé par le Conseil des premiers ministres des provinces maritimes sur l'équilibre entre la viabilité commerciale et le développement régional. À cause de ses ramifications, cela pourrait très bien aller à l'encontre du projet de loi, même s'il me tente beaucoup.

Évidemment, cela va me causer un problème parce que j'estime sincèrement que l'amendement va trop loin. L'amendement d'Otto Lang aussi était intéressant et il en a également été question au Conseil des premiers ministres des provinces de l'Atlantique. Cela avait une saveur pré-électorale, et n'a pas abouti. Chose certaine, ce communiqué de presse contiendra certainement un amendement qui risque bien d'aller plus loin que l'équilibre entre la viabilité commerciale et le développement régional. Je n'ai rien contre, ce sera sur la table.

J'ai discuté avec certains de mes collègues et ils ont entre eux des divergences d'opinion légitimes; alors j'aimerais bien qu'il y ait un mécanisme quelconque. Il ne s'agit pas seulement des transports, même si les transports sont essentiels. Je pense que c'est très important et pour que ça le soit encore davantage, le moment venu j'essairai de proposer un amendement pour enlever les alinéas 3(1)c) ou 3(1)d) et les transformer en alinéas distincts. Dennis Cochrane va rédiger un amendement quelconque, mais je ne l'ai pas vu.

[Texte]

My suggestion is similar to the CN Moncton shops' amendment and members of the government have heard me on this.

• 1035

I throw it out to the opposition to consider, because I am certainly going to try to move something like this; in effect it would be part way between the first part, that transportation is a key. . . It would not incorporate the commercial viability and regional development, but so a Minister or a government could not get away with—perhaps I had better not speak, because I guess this is an open forum here—a decision on a Moncton shop, notwithstanding that some say it is a Crown corporation and you do not give directions to Crown corporations. Other people through history know that directions have gone to Crown corporations. If there is a decision affecting regional development that may not be strictly transportation—that is, the transportation clauses in the preamble, clause 3—that there be some forum. . . Since we are talking about a transportation act—that is, let us not talk to Moncton shops. . . That was in effect transportation; that was a decision of a Crown corporation that did not affect transportation in terms of air, rail, and those things. However, it came from transportation—that is, the CN—and it affects regional development, and obviously adversely.

I can even look at Sysco and say that CN does not want to be directed to buy rails from Sysco, which could have a very adverse effect on the region, and that might be a proper policy decision. There are many Nova Scotians who would love to have Sysco go on forever and a day who also appreciate that perhaps the reality of Sysco started when iron ore came out of Ungava and went up the St. Lawrence Seaway into Pittsburg and Cleveland, mainly because it was an American development. It was Hanna, Secretary of the Treasury in the Eisenhower government, and his interests that really got the whole thing going. I have told some members what I felt about the St. Lawrence Seaway, knowing the plans were there long before Ungava was even developed. That was C.D. Howe's time, and it was all very integrated. Some people in Nova Scotia feel that was the beginning of the end of Sysco.

Let us say Sysco is down the drain for whatever decisions of a Crown corporation that have impacted on it, not solely the Crown corporation. Then I believe there should be some mechanism. It is really elevating potentially the status of a committee that in effect committee members. . . At the moment if four members under our present rules, which means really the opposition, write the chairman—which they did not do initially, Fernand, on the Moncton thing, as I got two letters. . . Then perhaps the rule should be before the Transport Committee that there be a procedure that if four members—obviously it is going to be a majority vote

[Traduction]

Ce que je suggère est semblable à l'amendement sur les ateliers du CN à Moncton, et les députés ministériels savent déjà ce que j'en pense.

Je lance l'idée aux députés de l'opposition, parce que je vais certainement essayer de proposer quelque chose de ce genre. Ce serait à mi-chemin entre la première partie, à savoir que les transports sont un élément. . . Je ne ferai pas intervenir la viabilité commerciale et le développement régional, mais pour qu'un ministre ou qu'un gouvernement ne puisse pas se défilier—je ferais peut-être mieux de tenir ma langue parce que cette séance est publique—quand il prend une décision comme dans le cas des ateliers de Moncton, peu importe même si certains soutiennent qu'il s'agit d'une décision prise par une société d'Etat et qu'on ne donne pas de directives à une société d'Etat. On sait que par le passé des directives leur ont été données. Si on prend une décision qui touche le développement régional mais qui ne porte pas strictement sur les transports—je veux dire prise en vertu de l'article 3, le préambule—il devrait y avoir une instance. . . Comme ce dont il est question c'est d'une Loi sur les transports—enfin, ne parlons pas des ateliers de Moncton. . . Pourtant c'était une question de transports; c'était une décision d'une société d'Etat qui ne touchait pas le transport aérien ou ferroviaire. . . Pourtant, la décision a été prise dans le monde des transports, le CN, et de toute évidence cela a nui au développement régional.

Je peux même parler de Sysco et dire que le CN ne veut pas qu'on lui donne l'ordre d'acheter des rails de Sysco, ce qui pourrait nuire beaucoup à la région, et cela pourrait être une décision d'orientation qui se défende. Il y a beaucoup de gens en Nouvelle-Écosse qui voudraient que Sysco continue ses opérations pour l'éternité mais qui reconnaissent peut-être aussi que la Sysco doit son existence au fait que le minerai venait de l'Ungava, remontait la Voie maritime du St-Laurent pour aboutir à Pittsburgh et à Cleveland parce que c'étaient les Américains qui étaient les bailleurs de fonds. C'est Hanna, secrétaire au Trésor de l'administration Eisenhower qui a mis toute l'affaire en branle. J'ai déjà dit ce que je pensais de la Voie maritime du St-Laurent, sachant que les projets existaient bien avant que l'Ungava ait été mis en valeur. C'était à l'époque de C.D. Howe, et tout ça était très bien intégré. Il y a des gens en Nouvelle-Écosse qui pensent que c'est ça qui était le début de la fin pour Sysco.

Disons que Sysco se trouve dans le trou à cause d'une décision prise par une société d'Etat. Je trouve qu'il devrait y avoir un mécanisme. Ça pourrait mettre les membres du Comité. . . A ce moment-ci, si quatre députés, c'est-à-dire l'Opposition, écrivent au président, ce qu'ils ont effectivement fait, Fernand, à propos de l'histoire de Moncton, comme j'ai reçu deux lettres. . . La règle devrait peut-être être que le Comité des transports, s'il y a un vote, puisse amorcer un débat lorsqu'il y a eu une décision d'une société d'Etat qui touche les transports. Si ça touche seulement le secteur public et ne causera pas de congédiements à Mississauga, il faudra alors

[Text]

eventually—trigger the debate that when there is a decision that is not a transportation decision directly but as a Crown corporation involved in transportation, and it is only the public sector and it is not going to get into lay-offs at Mississauga or different things in the private sector, that this motion has to be debated by the Transport Committee. If the Transport Committee feels the decision has adverse impacts on regional development, it reports out in very tight time limits to the House. If of course the report was that the decision had adverse effects on regional development, which a Sysco would and which Moncton has, then there would be an emergency debate in the House, where the Minister and the government of the day would have to come in and in effect justify or explain what the impact of this decision was.

I have rough wording before me, which may. . . I have talked about this to the Minister. He is not overly happy; he feels this could be a device that would provoke a number of regional debates. Coming to the west, it could occur with Churchill. We know that Churchill is not an economically viable situation in terms of rail; perhaps it should be, but perhaps it is not. Perhaps something might happen to a Churchill. If something did that was negative, and it obviously would impact regionally, that decision would have to be justified. That is the type of thing, without getting into wording. It is between commercial viability, which to me would gut the whole bill really, if it was the sole determination, no matter how much I might like it, and this parliamentary mechanism, which I like because I really believe. . . It would be up to members as to whether they would accept the responsibility and it would be a parliamentary mechanism to focus so that Ministers of today and tomorrow could not hide behind the Crown corporation veil or the ministerial veil from time to time.

If I were a Minister I would not even want to consider this type of provision, and if I were a bureaucrat and the deputy minister, like Mr. Mulder, I would go grey. I can understand that, but I am not and I do not ever intend to be; and therefore I am in this committee, and in this whole reform of committees. . . other committees might adopt their procedures, but I really think there is potential where we could give some voice, a proper voice, and the trigger mechanism. . . Perhaps it should not be four members. Perhaps to force the debate in the committee, it should be initially. . . make sure there is just not opposition, but perhaps there should be opposition.

The committee will decide whether it wants to report out. I can tell you this: if the Moncton shops had come before the Transportation committee, not only would I have participated in the debate, I would have voted to make sure that we had an emergency debate in the House, and then the Minister of the day or the Minister of Regional Development or whomever would come into the House and say, well, these are the facts of life, fellows.

[Translation]

que cette motion puisse être débattue par le Comité des transports. S'il trouve que la décision pourrait nuire au développement régional, il devrait en faire rapport à la Chambre. Si l'on conclut que la décision nuit au développement régional, comme dans le cas de Sysco ou de Moncton, il devrait y avoir un débat d'urgence à la Chambre et le ministre ou le gouvernement devrait justifier la décision.

J'ai un projet de libellé, j'en ai parlé au ministre. Il ne saute pas de joie. Il trouve que ça pourrait provoquer des débats régionaux. Dans l'Ouest, ça pourrait se produire à Churchill. On sait que la situation économique n'est pas viable. Peut-être que ça devrait changer, peut-être pas. Si une décision négative est prise, elle devrait être justifiée. Il s'agit de viabilité commerciale. Ça enlèverait toute sa raison d'être au projet de loi si c'était le seul critère. Moi j'aimerais bien qu'il y ait un mécanisme parlementaire. Il appartiendrait aux députés de décider s'ils en veulent la responsabilité et de faire en sorte que le ministre ne puisse pas se cacher derrière la société d'Etat pour justifier sa décision.

Si j'étais ministre, je ne voudrais même pas que l'on songe à une disposition comme celle-là, et si j'étais un bureaucrate ou un sous-ministre, comme M. Mulder, je prendrais un coup de vieux. Je puis le comprendre mais je ne suis pas et je n'ai pas du tout l'intention de l'être si bien que je suis membre de ce Comité et parti à toute cette réforme des comités. . . d'autres comités peuvent choisir la façon dont ils procèdent mais je crois vraiment que nous pouvons être un bon porte-parole, servir à déclencher certaines choses. . . Peut-être que ce ne devrait pas être quatre députés. Peut-être que pour garantir qu'il y ait un véritable débat, il faudrait s'assurer qu'il y ait véritablement opposition.

Le Comité décidera s'il veut ou non publier un rapport. Je peux vous dire que si les ateliers de Moncton étaient venus devant le Comité des Transports, non seulement aurais-je participé aux débats, mais j'aurais voté pour m'assurer que nous aurions un débat d'urgence à la Chambre et que le Ministre du jour ou le ministre de l'Expansion régionale ou quiconque d'autre vienne déclarer à la Chambre ce qu'il en est.

[Texte]

CN told us as a committee what the facts of life were in a very interesting slide presentation. That was the first time we heard that one-third had 90% of the traffic; one-third of the lines had 9% of the traffic; and one-third—that is, mainly eastern Canada—had 1% of the traffic. It was one of their best submissions. It had very dire consequences, but it was the reality behind part of the Moncton shop position. Frankly, I think this type of thing should have been open to public forum, even more than a committee.

Anyway, this is the type of thing I am thinking of. The other thing is rail-line abandonment, which some of my friends have heard. I know you discussed this last night. We are very concerned about this in eastern Canada because we do not have the WGTA.

I think you talked about some type of mechanism last night—and I do not know what the government is preparing—but in effect, notice of what the intention of a railway is in terms of abandonment on a staggered basis and/or that notice has some public focus, more so than the usual application before the agency.

I know there is division of opinion on this, but I just want to flag it. I have a rough wording here, but I am not going to bore you with it at the moment.

I do not know if anyone else wants to say anything on regional development. We could go on to something else.

Mr. Taylor: I think Mr. Ouellet—

The Chairman: He wants something else, I think. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the point you make about the capacity of the committee to do a certain thing and it goes through a debate in the House, I like the idea in principle, but if it is just a debate, then there is no resolution of the debate. By that, I mean the House then must vote and resolve the matter one way or another. Then it is an exercise in futility and it would not matter where the motion came from, whether from opposition members on the committee or government members, so I think there would need to be provision in it for a resolution of the matter by way of a vote, and then it is much more worthwhile. Even if it turns out still to be futile, it will be more worthwhile.

The Chairman: I understand the implications of that, Mr. Benjamin, and obviously if I put something on the table, someone could amend it. I am not going to be completely crazy in this thing.

I think there is a real difference, and I agree that a lot of debates are futile, but when you have a high profile issue that causes real regional concern. . . . Again, members are going to have to be responsible, and I would exclude rail-line abandonments in my motion because they have another process.

[Traduction]

Le CN nous a exposé la situation de façon très intéressante en nous présentant des diapositives. C'était la première fois que nous entendions dire qu'un tiers avait 90 p. 100 du trafic; un tiers 9 p. 100; et un tiers—et c'est essentiellement l'est du Canada—1 p. 100. Ce fut un de leurs meilleurs exposés. Les conséquences furent très graves mais cela nous a expliqué une partie de la situation pour les ateliers de Moncton. Très franchement, j'estime qu'il aurait dû s'agir d'une tribune encore plus publique qu'un comité.

En tout cas, c'est le genre de choses auxquelles je pense. Il y a aussi l'abandon des lignes dont certains de mes amis ont entendu parlé. Je sais que vous en avez discuté hier soir. Nous nous en inquiétons beaucoup dans l'est du Canada parce que nous n'avons pas la Loi sur le transport des grains de l'ouest.

Je vous ai parlé d'un genre de mécanisme—et je ne sais ce que prépare le gouvernement—mais en fait, il s'agirait d'annoncer les intentions des chemins de fer quant à l'abandon progressif de certaines lignes, de sorte que l'on puisse en débattre publiquement, pas simplement en présentant la demande à l'office.

Je sais que tout le monde n'est pas d'accord là-dessus mais je voulais le signaler. J'ai un libellé très approximatif mais je n'ai pas l'intention de vous ennuyer avec cela pour le moment.

Je ne sais pas si quelqu'un d'autre veut dire quelque chose sur l'expansion régionale. Nous pourrions passer à quelque chose d'autre.

M. Taylor: Je crois que M. Ouellet. . .

Le président: Il semble vouloir quelque chose d'autre. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: À propos de la capacité du Comité de faire quelque chose et de provoquer un débat à la Chambre, l'idée me semble bonne en principe mais s'il ne s'agit que d'un débat, il n'y a pas de résolution. Je veux dire que la Chambre devrait voter et résoudre la question d'une façon ou d'une autre. Sinon c'est un exercice futile et peu importe d'où vient la motion, qu'il s'agisse des membres de l'Opposition au sein du comité ou des députés de la majorité. J'estime donc qu'il devrait être prévue une résolution de la question par un vote ce qui rendrait le tout beaucoup plus valable. Même si cela reste futile, c'est plus valable.

Le président: Je comprends bien ce que cela représente, monsieur Benjamin et il est évident que si je propose quelque chose, cela pourra être modifié.

Je n'ai pas l'intention d'être complètement fou. Je conviens que beaucoup des débats sont futiles mais lorsqu'il y a une question importante qui inquiète sérieusement une région. . . et là encore, les députés devront se montrer sérieux et j'exclurai de ma proposition l'abandon des lignes ferroviaires parce qu'il existe une autre voie dans ce cas-là.

[Text]

Look, I am not stupid enough to think I could go on a committee and vote to have the thing publicly debated, but what, for instance, would have been a vote in the House of Commons on the Moncton shops?

Mr. Benjamin: It would have been interesting.

Mr. Ouellet: It would have been tough for Mr. Cochrane.

The Chairman: Let us not go too far—and I agree that the thing may be crazy.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I also come from a region, and you recognize it as southern Ontario; for that reason, they do not have the same kind of feel for or sympathy to the matter being expressed.

I know Mr. Ouellet wants to enter into another matter, but I would just as soon stand down because we are going to argue this thing over and over again when we come down to clause-by-clause consideration. It is duty day and I would just as soon move on.

The Chairman: We are going to be through here before 11 a.m.

Mr. Reid: However, I want to emphasize the supporting of a position that I think is fair and just. We are dealing with a transportation bill, not parliamentary reform. We are not trying to introduce a whole lot of avenues of recourse to protect a certain interest.

This bill has its main thrust of competitiveness, cost efficiency, and dealing with the railways as much as other modes of transportation.

• 1045

We cannot bastardize the rate, or the bill itself, by saying economic concerns must take priority, even making it a political issue in Parliament or elsewhere, if we want to have, as an end result, a cost-efficient system of inter-modal transport. I emphasize we should deal with it as a transportation bill and a transportation system. We want to provide the best service to the shippers and travellers of Canada in accordance with the principles of the bill in the first place. Once we go beyond that, we are breaking away from what we originally intended to do.

The Chairman: Your remarks do not surprise me, Mr. Reid. I understand they are shared by other members. We will be debating this later. Mr. Ouellet, do you have another matter you wanted to talk about?

Mr. Thacker: I think Mr. Ouellet is going into a new area. I wondered if I might throw out a couple of ideas in response to you and Mr. Robichaud. Mr. Chairman, I wonder if you think the alternative developing now, in terms of parliamentary reform where our committee process is maturing and where the Transport Committee has an inherent power, under annual reports or estimates or whatever, to take up a special study and to make a report to Parliament. . . There are also 25 opposition days, five or six of which are votable days. There are alternate

[Translation]

Je ne suis pas assez stupide pour penser que je pourrais en comité décider que telle chose serait débattue publiquement. Ou'aurait par exemple donné un vote à la Chambre des communes sur les ateliers de Moncton?

M. Benjamin: Cela aurait été intéressant.

M. Ouellet: Difficile pour M. Cochrane.

Le président: N'allons pas trop loin—je conviens que cela peut être idiot.

M. Reid: Monsieur le président, je viens également d'une région qui, comme vous le savez, est le sud de l'Ontario; pour cette raison, mes électeurs n'ont pas le même genre de sentiment vis-à-vis de cette question.

Je sais que M. Ouellet veut passer à une autre question mais je préférerais que nous en restions là parce que nous allons longuement débattre de la question lorsque nous en arriverons à l'étude article par article. C'est ma journée de garde et je préférerais que nous avançons.

Le président: Nous en aurons terminé avant 11 heures.

M. Reid: Toutefois, je signale que j'appuie une opposition qui me semble juste. Il s'agit d'un projet de loi sur les transports et non pas de réforme parlementaire. Nous n'essayons pas de présenter tout un éventail de moyens de recours pour protéger un intérêt particulier.

Le principal objet de ce projet de loi est la concurrence, la rentabilité et les chemins de fer tout autant que d'autres modes de transport.

Nous ne pouvons batardiser les choses en déclarant que les questions économiques doivent avoir priorité, en en faisant des questions politiques au Parlement ou ailleurs si ce que nous cherchons finalement c'est un système rentable de transport intermodal. Je répète qu'il nous faut considérer qu'il s'agit là d'un projet de loi sur les transports et d'un système de transport. Nous voulons offrir le meilleur service aux expéditeurs et aux voyageurs canadiens, conformément aux principes du projet de loi. Si nous allons au-delà, nous nous écartons de ce que nous avions à l'origine prévu.

Le président: Vos observations ne me surprennent pas, monsieur Reid. Je crois qu'elles sont d'ailleurs partagées par d'autres députés. Nous en rediscuterons ultérieurement. Monsieur Ouellet, vouliez-vous parler d'autre chose?

M. Thacker: Je crois que M. Ouellet veut parler d'un autre sujet. Pourrais-je pour ma part dire une ou deux choses à propos de ce que M. Robichaud, et vous-même, avez dit. Pensez-vous, monsieur le président, que pour ce qui est de la réforme parlementaire, notre Comité pourrait envisager, puisqu'il a certains pouvoirs inhérents à titre de Comité des transports, d'entreprendre une étude spéciale et de présenter un rapport au Parlement dans le cadre de son examen des rapports annuels, des prévisions budgétaires ou d'autres choses. . . Il y a également 25

[Texte]

mechanisms for these regional disputes to come before the House of Commons and to actually have a division, all of which are always embarrassing to the government of the day, of whatever stripe. Do you feel it is an adequate maturing process?

The Chairman: We are going to debate this later, but no, Mr. Thacker, I do not. Due to the very nature of the region, you do not have the numbers to provoke the debate in most cases. I think there can be public interest issues and I think they can be justified, but under our present system, it is the corporate veil, Donahue and Stevenson or whatever. You cannot go behind it because it is the Crown corporation. We cannot touch it. I think there is a lot of fiction to that. I think the Minister should be able to come out in the open, debate, give legitimate reasons and help educate the public about what is going on.

Mr. Ouellet: As you know, there is a specific clause in the Crown Corporation Act that allows the Minister to give directives to Crown corporations. It has been exercised at times.

Mr. Benjamin: You can do the same thing to the CPR through a CTC order.

The Chairman: Mr. Thacker, you could be correct on the other side about the committees having their own power now to do stuff. Anyway, we will be debating this later. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you. I would like to go to Bill C-19. I think you were in the Maritimes with us when we received the presentation by the barristers. Peter Green submitted a document which referred to Bill C-19 and the agreement reached between the provincial and the federal Ministers. He was not referring to the recent one, but to the previous Memorandum of Understanding.

I do not know if you received the document, but I think it was tabled. On page 9 of the document, it is said the Manitoba Court of Appeal has rendered a decision. The court said:

It is apparent from the Memorandum of Understanding agreed to by the federal and the provincial ministers on behalf of their respective governments that federal and provincial governments are agreed that the elimination of the practice of specifying point of destination and departure beyond provincial is in the best interests of the nation.

That may or may not be, but it is for Parliament to decide. Indeed, the government itself recognizes the possible need to amend statute law to give effect to the policy change.

• 1050

So my question is: Where in Bill C-19 are you taking this into account? Are you legislating in Bill C-19 these decisions arrived at by the federal Minister of Transport and the provincial Ministers? Otherwise there could be

[Traduction]

journées d'opposition, dont cinq se concluent par des votes. Il existe d'autres mécanismes pour présenter ce genre de conflits régionaux à la Chambre des communes afin de pouvoir s'exprimer par un vote, ce qui est toujours gênant pour le gouvernement du jour, quelle que soit sa couleur. Estimez-vous que ce serait là une bonne preuve de maturité pour les comités?

Le président: Nous en rediscuterons plus tard mais je puis tout de suite vous répondre que non, monsieur Thacker. Étant donné la nature même de la région, il n'y a en général pas suffisamment de monde pour provoquer un débat. Il peut s'agir de questions d'intérêt public tout à fait justifiées mais, dans notre système actuel, il y a le secret des sociétés, Donahue et Stevenson ou autres. On ne peut le pénétrer parce qu'il s'agit d'une société d'État. On ne peut y toucher. C'est vraiment le royaume de la fiction. Le ministre devrait pouvoir s'exprimer publiquement, débattre de la question, invoquer des raisons légitimes et instruire le public de ce qui se passe.

M. Ouellet: Comme vous le savez, la Loi sur les sociétés de la Couronne comporte un article particulier qui permet au ministre de donner des directives aux sociétés d'État. Ce pouvoir a été exercé à l'occasion.

M. Benjamin: Vous pouvez faire la même chose pour CP par décret de la CCT.

Le président: Monsieur Thacker, vous pourriez avoir raison sur le fait que les comités ont maintenant le droit de faire beaucoup de choses. En tout cas, nous en rediscuterons. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci. J'aimerais passer au projet de loi C-19. Je crois que vous étiez dans les Maritimes avec nous lorsque nous avons entendu l'exposé des avocats. Peter Green a présenté un document à propos du projet de loi C-19 et de l'entente conclue entre les ministres provinciaux et fédéral. Il ne s'agissait pas du dernier accord mais du protocole d'entente précédent.

Je ne sais si vous avez reçu le document mais je crois qu'il a été déposé. À la page 9, il est question d'une décision de la Cour d'appel du Manitoba. Cette Cour a déclaré:

D'après le protocole d'entente signé par les ministres fédéral et provinciaux au nom de leur gouvernement respectif, il semble que les gouvernements fédéral et provinciaux soient convenus que l'intérêt de la nation dicte de cesser de spécifier les points de destination et de départ au-delà des limites provinciales.

Que cela soit vrai ou non, il appartient au Parlement d'en décider. En effet, le gouvernement lui-même reconnaît qu'il peut être nécessaire de modifier une loi pour marquer un changement d'orientation.

Ma question est donc la suivante: En est-il question dans le projet de loi C-19? Les décisions prises par le ministre fédéral des Transports et ses homologues provinciaux se trouvent-elles traduites dans le projet de loi C-19? Sinon,

[Text]

other litigation, on the precedent of the Manitoba Court of Appeal that it could be struck out, and you might not be able to do what you want in national safety standards or in agreements you might want to reach through a letter of understanding signed by Ministers.

Mr. Mulder: Mr. Ouellet, I will get John Pringle to comment on the specific issue as raised in that court ruling.

On a broader point, the MOU signed in February 1985 contained a number of agreements. It contained the agreement that the governments would by January 1, 1987, which we have already passed, go towards reverse onus. We would simplify a lot of the licensing procedures. We would remove a lot of conditions that were being attached even at that time to various licences, where you could only authorize a truck to go, for example, from Regina to Calgary via certain circuitous routes, as opposed to going on a straight road, and so on. There was also agreement reached among the provinces that they would simplify various administrative procedures and move towards a notion of one-stop shopping for truckers. . . and all their administrative arrangements. So a whole range of things was agreed to in a memorandum of understanding.

While the memorandum of understanding is short, all the supporting material had agreement from all the jurisdictions to do a number of things. One of the things they agreed to do was the one referred to in the Manitoba Court of Appeal decision. Perhaps I could get John just to touch on that.

Mr. J. Pringle (Director, Motor Vehicle Regulatory Branch, Department of Transport): The provincial transport boards have adopted the practice over the years of naming origins and destinations. Actually, the carriers themselves chose to put these restrictions on their own licences, to reduce the opposition that would come when they applied for a licence.

The agreement Mr. Mulder referred to said the provinces would no longer name points beyond the boundaries of their jurisdiction. They would say "from Winnipeg to the border for furtherance to all points in Ontario". They would let Ontario then make the restrictions on where that carrier could go within Ontario.

Subclause 7(6) in Bill C-19, after expiry of the transition period, would not allow the boards to place origins and destinations in the licences any more. They would be allowed to go trucking, so to speak. That argument would be redundant after that point.

Mr. Mulder: So what would happen, Mr. Ouellet, is that under reverse onus, the provinces agree. . . for example, going back to the Manitoba case, the Manitoba board, on the reverse onus, for the period of three or five years, however you dispose of that period, could still say you may have a licence; you may go from Winnipeg to the Manitoba border. The Ontario Public Utilities Board could say, yes, you may go, then, from the border, say, into Sault Ste. Marie and into Toronto. However, after the

[Translation]

il pourrait y voir d'autres litiges, similaires à celui sur lequel a statué la Cour d'appel du Manitoba et l'on ne serait peut-être pas en mesure de faire ce que l'on souhaite en matière de normes nationales de sécurité ou d'accords que l'on voudrait conclure sous forme d'un protocole d'entente signé par les ministres.

M. Mulder: Je demanderais à John Pringle de répondre au sujet de la question précise ayant fait l'objet de la décision de cette Cour d'appel.

De façon plus générale, le protocole signé en février 1985 contenait un certain nombre d'accords. D'une part, que les gouvernements, d'ici au 1^{er} janvier 1987, date qui est donc déjà passée, imposeraient la charge de la preuve à l'opposant. Cela simplifierait beaucoup la méthode de délivrance de licences. Cela supprimerait de nombreuses conditions que l'on mettait même alors à diverses licences, comme, par exemple, de n'autoriser un camion à aller que de Regina à Calgary en suivant un certain circuit, plutôt que directement. Les provinces convenaient également qu'elles simplifieraient diverses démarches administratives en vue de permettre aux camionneurs de régler toutes les formalités au même endroit. C'est donc tout un éventail de choses sur lesquelles on s'est mis d'accord dans ce protocole d'entente.

Si le protocole est bref, tous les documents annexes avaient été acceptés par toutes les parties. Une des choses convenues était ce dont il est question dans la décision de la Cour d'appel du Manitoba. Peut-être pourrais-je demander à John de dire un mot à ce sujet.

M. J. Pringle (directeur des transports routiers, ministère des Transports): Les commissions provinciales ont pris l'habitude de préciser l'origine et la destination. En fait, les transporteurs eux-mêmes ont choisi d'imposer ces restrictions sur leurs propres licences afin de réduire les possibilités d'opposition lorsqu'ils en feraient la demande.

L'accord dont a parlé M. Mulder stipulait que les provinces ne désigneraient plus les points d'origine et de destination au-delà de leurs propres frontières. Elles diraient: «De Winnipeg à la frontière pour continuation partout en Ontario». Elles laisseraient l'Ontario imposer ses restrictions aux transporteurs.

Le paragraphe 7(6) du projet de loi C-19, à la fin de la période de transition, ne permettrait plus aux commissions d'indiquer l'origine et la destination sur les licences. Il s'agirait simplement d'autoriser à faire du camionnage. L'argument tombe après cela.

M. Mulder: Ainsi, la charge de la preuve étant à l'opposant, les provinces conviennent. . . si l'on prend le cas du Manitoba, par exemple, la commission du Manitoba, pour la période de trois à cinq ans, peu importe, pourrait toujours déclarer que l'on peut avoir une licence pour aller de Winnipeg à la frontière manitobaine. L'*Ontario Public Utilities Board* pourrait, à son tour, dire que l'on peut aller de la frontière à Sault Ste-Marie puis à Toronto. Toutefois, lorsque le principe de

[Texte]

reverse onus is eliminated and only fit, willing, and able applies, there would be no more conditions. Anybody who is fit, willing, and able could go from Winnipeg or any place in Manitoba, to any place in Ontario or in this country.

Mr. Ouellet: That would now be after five years, because you are supposed to amend it from three to five.

Mr. Mulder: We have made a suggestion to the committee, and there is a motion forthcoming to change it to five.

Mr. Ouellet: Yes. So after five, these restrictions will no longer exist. You claim subclause 7(6) deals with the Manitoba decision. Will it deal also with the new regulation just passed in New Brunswick that was supposed to come into effect last January?

• 1055

Mr. Mulder: There are four provinces that already have a regime to go towards a reverse onus and are waiting for this Parliament to decide to go to a reverse onus. They are Prince Edward Island, New Brunswick, Manitoba and Saskatchewan. They have been ready—for example, I believe New Brunswick passed legislation back in 1985 to go to reverse onus and they are holding the implementation of that legislation until this act is through.

Mr. Ouellet: You say a lot of provinces have reverse onus. Ontario has just passed new legislation in this regard. What is the wording? Is the wording here similar to the provincial one? Is there some uniformity there or are we going to have five or six different sets of reverse onus?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, three or four years ago, when we started this process, the desire among all these jurisdictions was to work towards some version of a model act. That idea indeed came from the truckers themselves, the Canadian Trucking Association. At one meeting we held in Winnipeg they indeed tabled a model act and we took some of the—

Mr. Ouellet: Is that the one you have in Bill C-19?

Mr. Mulder: A revised version of it became that, yes. We took the notion of having a model act, or at least elements of a model act, and we incorporated it into the memorandum of understanding signed in February 1985. Our hope had been, probably naively, that all the provincial legislation would try to match that kind of structure and that kind of wording.

Parliamentarians in the provincial legislatures, for their own purposes, decided not to do all that. Ontario, for example, has come up with wording they have been working on for five years with the trucking industry, with the shippers and so on. The wording, while in general consistent with Bill C-19, is much shorter, much briefer, much more general than the specifics we have in the criteria in Bill C-19. Similarly, for example, New

[Traduction]

la charge de la preuve à l'opposant tombera et que l'on n'appliquera plus que le principe de apte, disposé et capable, il n'y a plus de conditions. Quiconque est apte, disposé et capable peut aller de Winnipeg ou de partout au Manitoba n'importe où en Ontario ou au Canada.

M. Ouellet: Ce serait maintenant après cinq ans puisque vous devez remplacer trois par cinq.

M. Mulder: Nous avons en effet présenté une suggestion au Comité et une motion doit être présentée à cet effet.

M. Ouellet: En effet. Donc, après cinq ans, ces restrictions n'existeront plus. Vous dites que le paragraphe 7(6) traite de la décision du Manitoba. Traitera-t-il également du nouveau règlement qui vient d'être adopté au Nouveau-Brunswick et qui devait entrer en vigueur en janvier dernier?

M. Mulder: Il y a quatre provinces qui ont déjà adopté le principe de la charge de la preuve à l'opposant et attendent que le Parlement en fasse autant. Il s'agit de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de la Saskatchewan. Elles sont prêtes. . . par exemple, je crois que le Nouveau-Brunswick a adopté dès 1985 une loi à cet effet et attend que ce projet de loi ait été adopté pour la mettre en application.

M. Ouellet: Vous dites que beaucoup de provinces ont adopté ce principe. L'Ontario vient d'adopter une nouvelle loi à cet égard. Quel est le libellé? Est-ce le même que le libellé provincial? Est-ce uniforme ou allons-nous nous retrouver avec cinq ou six formules différentes?

M. Mulder: Il y a trois ou quatre ans, lorsque nous avons entamé le processus, toutes ces différentes compétences souhaitaient parvenir à un genre de loi type. Cette idée est d'ailleurs venue des camionneurs eux-mêmes, de l'Association canadienne du camionnage. Lors d'une réunion à Winnipeg, l'association a en effet déposé une loi type et nous avons utilisé certains. . .

M. Ouellet: Est-ce ce que vous avez repris dans le projet de loi C-19?

M. Mulder: C'est une version révisée. Nous avons utilisé cette loi type, ou du moins des éléments de cette loi que nous avons incorporés dans le protocole d'entente signé en février 1985. Nous avions espéré, probablement naïvement, que toutes les assemblées législatives provinciales essaieraient d'adopter ce genre de structures et de libellé.

Les parlementaires provinciaux, pour des raisons qui leur sont propres, en ont décidé autrement. L'Ontario, par exemple, a un libellé auquel la province travaille depuis cinq ans avec les représentants du camionnage, des expéditeurs, et cetera. Le libellé, bien qu'il corresponde en gros au projet de loi C-19, est beaucoup plus bref, beaucoup plus général que les précisions données dans les critères qui se trouvent dans le projet de loi C-19. De

[Text]

Brunswick and Nova Scotia either have current legislation or proposed legislation that has different wording.

While the intent is the same, the specific criteria are different. It is because of this that the lawyers and others came to you before the committee in the across-the-country hearings and said that there is provincial wording and there is long federal wording. It is getting to be very complicated. This is why, on March 26, Mr. Crosbie said they had their wording, we had ours; they might not all match, so we would remove ours. It does mean that for three years or five years you will have some provinces that have different criteria than the neighbouring provinces.

Mr. Ouellet: When you say "we will remove ours", you mean these are the few amendments you suggest to clear up the wording on reverse onus.

Mr. Mulder: Clause 7, the detailed criteria.

Mr. Ouellet: How does it go? Does it go in the direction of the Ontario reverse onus or does it go in the direction of the New Brunswick one?

Mr. Mulder: The proposal is that it would stop with the wording, "having regard to public interest". It would just stop at "public interest" and then we would leave it to provincial legislation to define public interest.

We thought that some lack of uniformity among 12 jurisdictions for another three or five years was not too big a price to pay when we have had it for forty.

Mr. Ouellet: One of the major objections of the Canadian Trucking Association is not that the new system is going to be one that deregulates. I think they have come to the realization and acceptance that there will be deregulation. Their concern is the flood of entrants that could create tremendous turmoil and add to the difficulties in terms of safety on the road and so on.

You are telling them not to worry, that we will have this reverse-onus program, which will only be for three years, perhaps five years, so this flood will not happen. Their response is that it is not a question of its being for three years or five years; the reverse onus is so full of holes that it is as if there were no reverse onus.

They insist on having this legislation implemented only after the safety code is in place everywhere in the country. Among ourselves, the words of the Minister are pretty elusive. He knows, as we know, that he does not have a complete, iron-clad agreement from the province. He has a good intention from the province. That is the only thing he could get.

We are therefore talking about two different things. The trucking industry says to do whatever regime we want.

[Translation]

même, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont adopté une loi ou présenté un projet de loi dont le libellé est différent.

Bien que l'intention soit la même, les critères, eux, sont différents. C'est la raison pour laquelle les avocats et d'autres au cours de vos audiences dans tout le pays vous ont déclaré qu'il y a un libellé provincial et un libellé fédéral qui est plus long. Cela devient très compliqué. Aussi, le 26 mars, M. Crosbie a-t-il déclaré que les provinces avaient leur libellé et que nous avions le nôtre; tout ne correspond pas forcément si bien que nous retirerions le nôtre. Cela signifie que, pendant trois à cinq ans, certaines provinces auront des critères différents de leurs provinces voisines.

M. Ouellet: Quand vous dites: «nous retirerons le nôtre», vous voulez dire que ce sont là les quelques amendements que vous suggérez pour éclaircir le libellé sur la charge de la preuve à l'opposant.

M. Mulder: Les critères détaillés à l'article 7.

M. Ouellet: Dans quel sens? Est-ce dans le sens de la formule ontarienne ou de la formule du Nouveau-Brunswick?

M. Mulder: Il est proposé que l'on arrête après: «concernant l'intérêt public». Juste après «intérêt public», de sorte que ce serait aux provinces de définir l'intérêt public.

Nous avons pensé qu'un certain manque d'uniformité entre les 12 compétences provinciales et territoriales pendant encore trois ou cinq ans n'était pas un prix trop élevé à payer, puisque c'était la situation depuis 40 ans.

M. Ouellet: Une des principales objections de l'Association canadienne du camionnage n'est pas que le nouveau système va dans le sens de la déréglementation. Elle a en effet compris et accepté le principe de la déréglementation. Ce qui la préoccupe, c'est l'afflux éventuel de nouveaux camionneurs qui pourrait bouleverser considérablement ce secteur et provoquer des problèmes de sécurité sur les routes, et cetera.

Vous leur dites de ne pas s'inquiéter, que nous aurons ce programme de charge de la preuve à l'opposant pendant seulement trois ans, peut-être cinq, si bien qu'il n'y aura pas véritablement d'afflux. On nous répond que la question n'est pas de savoir si c'est de trois ou cinq ans; que le principe de la charge de la preuve à l'opposant présente tellement de lacunes que c'est comme si cela n'existait pas.

Les camionneurs insistent pour que le projet de loi ne soit mis en vigueur que lorsqu'il y aura partout au pays un code de sécurité. Pour notre part, nous jugeons que les propos du ministre sont assez évasifs. Il sait, comme nous, qu'il n'a pas un accord total et garanti de la part des provinces. Il s'agit jusqu'ici de bonnes intentions. C'est tout.

Nous parlons donc de deux choses différentes. Le secteur du camionnage nous dit de faire ce que nous

[Texte]

They do not want to be bothered with this three or five years of reverse onus because it is exactly the same as deregulation. They want to get in the new regime only after they have a national safety code in operation in every province.

Why are you insisting on not following this route? Is it because you know you will never get the safety code, equitable and applicable, all across the country?

Mr. Mulder: First of all, there is a danger that we are continuously comparing ourselves with the U.S. model. What happened in the U.S. was that all of a sudden we went from very extensive regulation to virtually no regulation, and there was a big flood of new entrants who came in. In Canada over the last 30 years, we have never regulated as much as the trucking industry has been regulated in the United States. In Canada it was therefore always relatively easier for people to get into the business than it was south of the border. That is number one.

Number two is that over the last five or 10 years, a lot of provincial regulatory bodies have already opened up. They have been, certainly over the last five years, allowing more and more people to get into the business. So the industry is already adjusting, and hell has not caved in on us. Although there have been a lot of new entrants, there has not been a significant change in safety records. Indeed, marginally we have been improving from year to year.

Number three is that we have also shown that because we have never regulated as much, and because there have been a lot of new entrants already and the industry generally has already matured, there is not going to be a flood of new entrants into the marketplace. Whatever is there now is not going to significantly change over the next three to five years.

The final point is that we started off on the reverse onus largely because of the truckers. I have a letter here dated August 1, 1984—and I will make the whole letter available to the committee—from Mr. Reg Lewis, who is the chairman of a subcommittee of the CTA, writing to the head of the federal-provincial committee dealing with them. What he said is that they wanted a reverse-onus regime. He says:

The weight of legal opinion received was overwhelmingly to the effect that unless a new entry test spelled out the criteria that applies to both applicant and respondent, and particularly those factors that constitute a *prima facie* case on behalf of a respondent or the respondents, the reverse-onus concept based on PCM would be tantamount to total deregulation.

So the letter here says they want reverse onus, and they want criteria on reverse onus. It is because of their request that we are saying we will go towards reverse onus, not fit,

[Traduction]

voulons. La question de trois à cinq ans de charge de la preuve à l'opposant les ennuie parce que cela revient exactement au même que la déréglementation. Ils ne veulent passer au nouveau régime que lorsqu'il y aura un code national de sécurité dans chaque province.

Pourquoi persistez-vous à ne pas vouloir aller dans ce sens? Est-ce parce que vous savez que vous n'obtiendrez jamais de code de sécurité équitable et applicable à tout le pays?

M. Mulder: Tout d'abord, le danger est que nous nous comparons continuellement aux Etats-Unis. Ce qui s'est passé aux Etats-Unis, c'est que tout d'un coup, on est passé d'une réglementation très serrée à l'élimination de pratiquement toute forme de réglementation si bien qu'il y a eu un gros afflux de nouveaux camionneurs. Au Canada, au cours des 30 dernières années, nous avons jamais autant réglementé l'industrie du camionnage qu'aux Etats-Unis. Il était ainsi relativement plus facile de pénétrer dans ce secteur au Canada qu'au sud de la frontière. C'est la première chose.

Deuxièmement, au cours des 5 ou 10 dernières années, on a déjà institué de nombreuses commissions provinciales de réglementation. Ces cinq dernières années, en tout cas, celles-ci ont autorisé de plus en plus de monde à accéder à ce secteur. L'industrie s'adapte donc déjà sans que les conséquences se soient révélées désastreuses. Bien qu'il y ait eu beaucoup de nouveaux camionneurs, il n'y a pas eu de gros changements en matière de sécurité. En fait, les choses se sont même marginalement améliorées d'une année sur l'autre.

Troisièmement, nous avons également montré que parce que nous n'avons jamais imposé une telle réglementation, et parce qu'il y a déjà beaucoup de nouveaux venus dans ce secteur, celui-ci est déjà parvenu à maturité, et qu'ainsi il n'y aura pas tellement de nouveaux camionneurs sur le marché. Il ne semble pas que les chiffres actuels puissent considérablement augmenter dans les trois ou cinq prochaines années.

Enfin, à propos de la charge de la preuve à l'opposant, c'est essentiellement dû aux camionneurs. J'ai ici une lettre datée du 1^{er} août 1984—et je la mettrai à la disposition du Comité—de M. Reg Lewis, président du Sous-comité de l'Association, adressée au chef du Comité fédéral-provincial compétent. Il déclare que l'association souhaite que l'on adopte le système de la charge de la preuve à l'opposant. Je le cite:

Les avis juridiques obtenus vont pratiquement tous dans le sens que si l'on ne précise pas les critères s'appliquant à la fois au plaignant et à l'accusé, et particulièrement les facteurs qui font qu'une affaire est recevable, le concept de la charge de la preuve à l'opposant fondé sur la commodité et la nécessité publiques reviendrait à la déréglementation totale.

La lettre dit ainsi que l'Association souhaite que la charge de la preuve soit à l'opposant et que l'on prévoit des critères à ce sujet. C'est à la suite de cette demande

[Text]

willing and able, and we will have criteria. We tried to deliver to them what they wanted, and somehow or another they have changed their minds.

Mr. Ouellet: In fairness to them, they want reverse onus on the grounds that it will mean something. If in the act, the way it is written, reverse onus has no teeth, and no one will be able to make a case to stop an application from being given. There is no reverse onus. It is a farce.

Mr. Mulder: Nobody is advertising this proposal as making it easy for existing truckers to stop anybody. The idea of reverse onus is that it has to be rather difficult to stop somebody from getting into the business. If there are really no good reasons to stop somebody from getting into business, they should be allowed to get in. This is what the whole thrust is about. However, if there are clear-cut cases where the market is already over-supplied, where a lot of industries will go out of business and so on, then there are sufficient means to stop a regulatory body from getting more people into the business. Also, with the implementation of the safety code, we do not think we will diminish safety; we will enhance it.

• 1105

The Chairman: That is fine. Mr. Benjamin, did you want to comment? We are going to wind this thing down.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, gentlemen, two items. What would you say to some sort of general criteria for a fitness test? Willing and able is somewhat meaningless. For instance, the fitness test should not only show whether or not they have a licence and insurance, and some trucks and drivers, but it should be a fitness test as to their financial viability, their previous record in history. Somebody could be a bad operator, get rid of one company and start up another one. There should be criteria that go beyond just the licence, the insurance, and the trucks and the drivers. There should be some enlargement or general criteria, so that the agency or the Governor in Council could then provide some detail as to what is fit within that general area.

What is the feeling of the government on a sort of general clause in the bill, on the whole matter of successor rights whenever there is a merger, takeover, operating agreements, partial ownerships? It could be creditors or other people who are holding their loans, or their debts, or their bonds, or employees in terms of their pension rights, seniority. What about a clause that just says that a licence or a certificate will not be issued unless and until mutual agreement to all parties concerned has been reached in the whole area of successor rights? This, it seems to me, would avoid a hell of a lot of messes for the agency and the governments in years to come. It would certainly avoid a lot of labour dispute. In other words, they must satisfy those criteria before they get a certificate or a licence to operate.

[Translation]

que nous déclarons que nous adopterons ce principe plutôt que celui d'apte, disposé et capable et que nous établirions des critères. Nous avons essayé de leur donner ce qu'ils souhaitaient et il semble qu'ils aient changé d'avis.

M. Ouellet: Reconnaissez que s'ils souhaitent que l'on adopte ce principe c'est pour que cela représente quelque chose. Si dans le libellé proposé, il semble que cela ne donne rien et que personne ne pourra faire quoi que ce soit pour qu'une demande ne soit pas reçue, c'est comme si cela n'existait pas. Cela ne mène à rien.

M. Mulder: Personne ne dit que cette proposition permettra aux camionneurs actuels d'arrêter quiconque. L'idée de la charge de la preuve à l'opposant est de rendre assez difficile toute démarche visant à empêcher quelqu'un d'accéder à ce secteur. S'il n'y a pas vraiment de bonnes raisons d'empêcher quelqu'un d'accéder à ce secteur, il faut le lui autoriser. C'est là toute la question. Toutefois, s'il y a des cas bien précis où le marché est déjà très chargé, où beaucoup d'entreprises risquent de déposer leur bilan, etc., il existe suffisamment de moyens pour empêcher un organisme de réglementation d'accepter davantage de monde dans ce secteur. D'autre part, avec l'application du code de sécurité, la sécurité ne devrait pas en souffrir; au contraire.

Le président: Parfait. Monsieur Benjamin, vouliez-vous dire quelque chose? Nous allons en terminer.

M. Benjamin: Deux points, monsieur le président. Que diriez-vous de critères d'ordre général pour un test d'aptitude. Disposé et capable ne signifie pas grand-chose. Par exemple, le test d'aptitude devrait non seulement révéler s'ils ont ou non une licence et une assurance ainsi que certains camions et chauffeurs, mais également dans quel état est leur situation financière, quels sont leurs antécédents. Il pourrait arriver qu'il y ait un mauvais entrepreneur qui se débarrasse d'une société pour en lancer une autre. Il faudrait donc que les critères aillent au-delà de la licence, de l'assurance, des camions et des chauffeurs. Qu'ils soient plus généraux, de sorte que l'Office ou le Gouverneur en Conseil puissent préciser ensuite ce que signifie apte dans ce concept général.

Que pense le gouvernement de mettre dans le projet de loi un article assez général sur toute la question des droits du successeur en cas de fusionnement, de prise de contrôle, d'entente, d'exploitation, de copropriété? Il peut s'agir de créanciers ou d'autres à qui ils ont emprunté, envers qui ils sont endettés ou ils ont des obligations, ou d'employés qui ont des droits de pension, d'ancienneté. Que penseriez-vous donc d'un article stipulant qu'une licence ou un certificat ne sera pas émis tant qu'il n'y aura pas eu accord mutuel de toutes les parties concernées sur les droits du successeur? Il me semble que cela éviterait beaucoup de dégâts pour l'Office et les administrations en cause. Cela éviterait en tout cas beaucoup de conflits syndicaux-patronaux. Autrement dit, les obliger à satisfaire à ces critères avant de leur délivrer un certificat ou une licence d'exploitation.

[Texte]

Mr. Mulder: Mr. Chairman, there were two questions. One question had to do with a fitness test, and we could supply to the committee, sir, a copy of the work that has been produced by a federal-provincial group. It would spell out the criteria that we and the provinces have in mind for the fitness tests. There has been work done in the last year and a half to spell out the various factors that the provincial regulatory boards would apply in trying to define fit, willing and able. We will give this to the committee, and it includes the type of issues that Mr. Benjamin raises.

The second thing is about the successor rights and so on. I believe Mr. Crosbie dealt with that when he appeared before the committee earlier this week. There are provisions in the act that do not allow licences to be transferred unless people go through fit, willing and able, safety tests and so on. If we go further and deal with the work environment, labour issues, pension issues, and all these types of things, there are complications. First of all, can you do this through transportation legislation? Secondly, could the federal jurisdiction really impose those conditions on provincial boards?

We cannot just tell them to do this in their jurisdictions, or under their powers, with respect to pensions, insurance, hours of work, labour code, or—

Mr. Benjamin: I was referring, more particularly, to the case of airline operators. That is why I am suggesting just a general clause. Without the Department of Transport or the Minister of Transport's becoming involved, or the agency's becoming involved in any of those successor issues, I am suggesting a general clause that says until those matters are resolved to the mutual satisfaction of all parties concerned, a licence or certificate will not be issued. That drives them back to the bargaining table or negotiations between lawyers, in the case of debtors and so forth, to settle the problem themselves before they come in to apply for a new or different certificate or licence; that is all.

• 1110

Mr. Mulder: Again, my first point is: Can you do it through transportation legislation that already has been done, or should it be done in other legislation? For example, there is federal labour legislation that provides for conditions when you change ownership and the implications for the employees of the firm. There is the Canada Business Corporations Act and there are various legal requirements when you transfer the share ownership from one firm to another. So our view is that you let those pieces of legislation look after those issues, and you do not put it in transportation legislation.

Mr. Benjamin: Mr. Mulder, the point is that while something that comes under the Canada Labour Code, the Bankruptcy Act or something like that is being resolved over there, the agency or a Provincial Highway Board has

[Traduction]

M. Mulder: Il y avait là deux questions. L'une portait sur le test d'aptitude et nous pourrions fournir au Comité l'étude qui a été effectuée à ce sujet par un groupe fédéral-provincial. Elle précise les critères que les provinces et nous-mêmes envisageons pour ces tests d'aptitude. La question a été étudiée depuis un an et demi et l'on a précisé les divers facteurs que les commissions de réglementation provinciales utiliseraient pour essayer de définir apte, disposé et capable. Nous fournirons ce document au Comité car il répond assez bien à la question de M. Benjamin.

La deuxième chose est les droits du successeur, etc. Je crois que M. Crosbie en a parlé lorsqu'il a comparu devant le Comité cette semaine. La loi comporte certaines dispositions qui ne permettent pas de transférer des licences sans test relatif aux critères apte, disposé et capable, à la sécurité, etc. Si nous allons plus loin et passons au milieu de travail, aux questions syndicales-patronales, aux pensions, à tout ce genre de choses, il y a évidemment des complications. Tout d'abord, peut-on traiter cela dans une Loi sur les transports? Deuxièmement, les autorités fédérales peuvent-elles vraiment imposer de telles conditions aux commissions provinciales?

Nous ne pouvons pas nous contenter de leur dire de faire ceci ou cela pour ce qui est des pensions, de l'assurance, des heures de travail, du code du travail, etc. qui relèvent de leur compétence. . .

M. Benjamin: Je parlais plus particulièrement du cas des compagnies aériennes. C'est pourquoi je suggérerais quelque chose de général. Si le ministère ou le ministre des Transports n'intervient pas, et si l'office n'intervient pas pour toutes ces questions de succession, je suggère que l'on mette un article général qui stipule que tant que toutes ces questions n'auront pas été résolues à la satisfaction de toutes les parties concernées, il ne pourra être émis de licence ni de certificat. Cela ramène les gens à la table de négociation ou à des négociations entre avocats, dans les cas où il y a des débiteurs etc. Les parties peuvent donc régler le problème entre eux avant de demander un certificat ou une licence différents ou les renouveler; c'est tout.

M. Mulder: Encore une fois, pouvez-vous recourir à une loi existant déjà ou devrait-on adopter une autre loi à cette fin? Ainsi par exemple, la législation fédérale du travail englobe la vente des entreprises et les répercussions que cela suppose pour les employés. La Loi sur les corporations commerciales canadiennes ainsi que d'autres dispositions tiennent également compte du changement de main d'une entreprise. Nous estimons donc que ces lois suffisent pour s'occuper de ces questions et qu'il n'est donc pas nécessaire de les faire figurer dans la législation sur les transports.

M. Benjamin: Monsieur Mulder, bien qu'une question puisse relever du Code canadien du travail, de la Loi sur les faillites ou d'une autre loi, alors même qu'on y recourt, l'Office ou une commission provinciale a déjà

[Text]

issued a certificate or a licence, when all of that stuff is still out there being battled.

I am not suggesting the department transfer those kinds of disputes to the agency, but until that applicant has satisfied other laws—the Canada Labour Code, the Bankruptcy Act, any other provisions—and agreement has been reached among the parties concerned, they do not get their licence or certificate. You are not involving the agency or the department in those matters, but they must have complied with all these other items outside of the National Transportation Act before they are eligible for a certificate or licence; that is all.

Mr. Mulder: We could look at that, but it seems that, presumably, firms have to do that now. They cannot act against the law or some other piece of federal legislation.

Mr. Benjamin: Anyway, the litigation goes on for a year or two or three, and in the meantime the guy has another new licence.

The Chairman: That is a nice way to put it, because we will hear about this again more specifically when we come to amendments. I know it was discussed generally last night and it has been part of Mr. Benjamin's questions, so we will have it tonight.

We are adjourned until 8 p.m. tonight in this room. Thank you, colleagues.

EVENING SITTING

• 2005

The Chairman: I guess we are in order now. We have reached that historic occasion when all the fun and games, travel and brief are over. We come down to the literal work of "claw by claw", to paraphrase a famous Canadian from John A. Macdonald's time.

• 2010

Clause 1 allowed to stand.

Clause 2 agreed to.

Clauses 3 and 4 allowed to stand.

Clause 5 agreed to.

Clauses 6 and 7 allowed to stand.

Clause 8 agreed to.

Mr. Benjamin: Why do we not just pass this whole list and we pass all the government, NDP, and Liberal amendments?

An hon. member: Carried.

The Chairman: I must say we could speed up things an awful lot if you wanted to turn this around. I would accept a motion to pass every clause that does not indicate there is an amendment filed. I must say that in Alberta

[Translation]

émis un certificat ou une licence, et la question n'est donc pas encore réglée.

Je ne propose pas que le ministère confie le règlement de toutes ces questions à l'Office, mais en attendant que le requérant se soit conformé aux dispositions des autres lois, c'est-à-dire le Code canadien du travail, la Loi sur les faillites et toute autre loi, et que les parties réussissent à s'entendre, il ne devrait pas obtenir sa licence ou son certificat. On ne force pas l'Office ou le ministère à s'occuper de ces questions, mais tout simplement, on exige que les requérants se soient conformés à toutes les dispositions, à part celle de la Loi nationale sur les transports, avant d'avoir droit à un certificat ou à une licence; c'est tout.

M. Mulder: Nous pouvons toujours envisager cela, mais il me semble que déjà les entreprises sont tenues de faire cela. Elles ne peuvent agir de façon à contrevenir à cette loi ou à une autre loi fédérale.

M. Benjamin: Quoi qu'il en soit, le litige dure un an, deux ou même trois, et entre-temps, le titulaire de la licence l'a fait renouveler ou en a obtenu une autre.

Le président: C'est une façon intéressante de présenter la chose et nous allons d'ailleurs nous pencher là-dessus de façon plus précise lorsque nous serons rendus aux amendements. Je sais qu'on en a discuté hier soir en général et que M. Benjamin a fait porter ses questions là-dessus mais de toute façon, nous y reviendrons ce soir.

La séance est levée jusqu'à 20 heures dans la même pièce. Je vous remercie.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Je pense que l'on peut ouvrir la séance. L'heure de vérité a sonné. Finie la partie de plaisir, finis les voyages, finis les mémoires. Le moment est venu de prendre les articles par les cornes.

L'article 1 est réservé.

L'article 2 est adopté.

Les articles 3 et 4 sont réservés.

L'article 5 est adopté.

Les articles 6 et 7 sont réservés.

L'article 8 est adopté.

M. Benjamin: Pourquoi est-ce qu'on n'adopte pas toute cette liste puis tous les amendements du gouvernement, du NPD et du Parti libéral?

Une voix: Adopté.

Le président: Écoutez, on pourrait accélérer passablement les choses si on inversait la proposition. Je suis prêt à accepter une motion selon laquelle on adopterait tous les articles qui n'ont pas fait l'objet d'une

[Texte]

this is the way they get through it. If we make a mistake, we can pick it up Monday.

Mr. Benjamin: Yes, but look at the trouble they are in in Alberta.

The Chairman: Oh, they are not in that much trouble, Mr. Angus.

Mr. Benjamin: They are even turning NDP there.

• 2015

Mr. Angus: Although I am tempted to agree, I want to make sure we do have the opportunity as individual members, or as parties, to vote against a particular clause if we feel that is appropriate. So I think whether we like it or not, we should go through one at a time.

Clause 8 agreed to.

Clause 9 allowed to stand.

Clause 10 agreed to.

The Chairman: An awful lot of these clauses are sections that are taken right out of the old act and put into this bill. That is why they are not controversial.

Clause 11 agreed to.

Clause 12 allowed to stand.

Clauses 13 to 18 inclusive agreed to.

Clauses 19 to 21 inclusive allowed to stand.

Clause 22 agreed to.

Clause 23 allowed to stand.

Clauses 24 to 26 inclusive agreed to.

The Chairman: Would you agree that I go by sections, and where there is a section where there is no amendment, I will quickly call out the clauses and then we will have one vote on the—

Mr. Angus: As long as you give us time to get to these sections.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I know you want to move on with this, but since we have not had an opportunity to see the motions from the members of the New Democratic Party or the Liberal Party, we were wondering... for example, when you came to clause 23, we noted there is a motion to amend from the Liberal Party. Without knowing what it is, it may be that amending clause 23 will have implications for clauses 24, 25, 26.

The Chairman: Mr. Mulder, it is stood. If an amendment is going to have consequential effects if it is carried, we obviously are going to have to amend thereafter.

Mr. Mulder: Then it will be reopened?

The Chairman: Obviously. This is just to get rid of the paper. If an amendment is carried that has consequential effects, we obviously would have to go back and amend those accordingly. And I understand not all amendments

[Traduction]

proposition d'amendement. C'est ainsi que cela se fait en Alberta. Si on fait une erreur, on pourra se reprendre lundi.

M. Benjamin: Oui, mais voyez dans quel pétrin ils se trouvent en Alberta.

Le président: Oh, pas tant que cela, monsieur Angus.

M. Benjamin: Ils passent même au NPD là-bas.

M. Angus: Même si je suis tenté de dire oui, je veux m'assurer que chaque député ou chaque parti pourra voter contre un article particulier s'il le juge indiqué. Que cela nous plaise ou pas, je pense qu'il faudra y aller un à la fois.

L'article 8 est adopté.

L'article 9 est réservé.

L'article 10 est adopté.

Le président: Il y a beaucoup de ces articles qui sont tirés textuellement de l'ancienne loi. C'est pour cela qu'ils ne prêtent pas à controverse.

L'article 11 est adopté.

L'article 12 est réservé.

Les articles 13 à 18 inclusivement sont adoptés.

Les articles 19 à 21 inclusivement sont réservés.

L'article 22 est adopté.

L'article 23 est réservé.

Les articles 24 à 26 inclusivement sont adoptés.

Le président: Accepteriez-vous que j'y aille par groupe d'articles? S'il n'y a pas d'amendements proposés pour un groupe, je pourrais l'annoncer rapidement puis mettre tout le groupe aux voix. . .

M. Angus: Pourvu que vous nous donniez le temps de jeter un coup d'oeil à ces articles.

M. Mulder: Monsieur le président, je sais que vous ne voulez pas faire trainer les choses, mais puisque nous n'avons pas eu la chance de voir les motions présentées par le NPD ou le Parti libéral, nous nous demandions. . . par exemple, quand vous êtes passé à l'article 23, nous avons constaté qu'il y avait une motion d'amendement du Parti libéral. Faute de savoir de quoi il s'agit, il se pourrait que l'amendement de l'article 23 ait des conséquences pour les articles 24, 25 et 26.

Le président: Monsieur Mulder, cet article a été réservé. Si un amendement entraîne des amendements corrélatifs, il est évident que nous les apporterons par la suite.

M. Mulder: Donc, nous y reviendrons.

Le président: Certainement. Nous essayons seulement de débayer le terrain. Si on adopte un amendement qui appelle des amendements corrélatifs, nous ferons les changements qui s'imposent. Je crois aussi savoir qu'on

[Text]

have been totally circulated, and some are still being printed.

Clauses 27 to 34 inclusive agreed to.

Clauses 35 and 36 allowed to stand.

• 2020

Clause 37 agreed to.

Clause 38 allowed to stand.

Clauses 39 to 41 inclusive agreed to.

Clauses 42 to 44 inclusive allowed to stand.

Clause 45 agreed to.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, may I beg the indulgence of the committee again, and this is just a suggestion. Since there are several amendments from the government on final-offer arbitration, which is the next set of clauses, we would suggest you might want to stand that whole section, because if you deal with three or four amendments there may be interrelations, and then we can deal with it all at once.

Clauses 46 to 65 inclusive allowed to stand.

Clause 66 agreed to.

Mr. Benjamin: Hold the phone! . . . [Inaudible—Editor].

Mr. Angus: On Mr. Benjamin's question, it does not refer it to this committee.

Mr. Mulder: No. But by rule of the House, every annual report is automatically referred to a standing committee.

Mr. Benjamin: Thank you.

Clauses 67 and 68 allowed to stand.

Clauses 69 and 70 agreed to.

Clauses 71 and 72 allowed to stand.

On clause 73—*Qualification Exemption*

Mr. Taylor: I thought we were going to put in there "if not a Canadian". I marked that in there. Maybe it was during the discussion, but I marked it. Do you have something there about a Canadian, Margaret?

The Chairman: It is on the definition. But if there is any question, Gordon, we stand it.

Clause 73 allowed to stand.

Clauses 74 and 75 agreed to.

Clause 76 allowed to stand.

On clause 77—*Complaints re non-compliance*

Ms Margaret Bloodworth (Acting General Counsel, Department of Transport): On clause 77, a consequential amendment has to be made as a result of clause 76.

Clause 77 allowed to stand.

[Translation]

n'a pas distribué tous les amendements et que certains sont encore à l'imprimerie.

Les articles 27 à 34 inclusivement sont adoptés.

Les articles 35 et 36 sont réservés.

L'article 37 est adopté.

L'article 38 est réservé.

Les articles 39 à 41 inclusivement sont adoptés.

Les articles 42 à 44 inclusivement sont réservés.

L'article 45 est adopté.

M. Mulder: Monsieur le président, je demande encore une fois l'indulgence du Comité; je voudrais seulement faire une suggestion. Comme il y a plusieurs amendements ministériels sur l'arbitrage de la dernière offre, c'est-à-dire la série d'articles qui suit, je suggérerais de réserver toute cette partie, parce que les amendements qu'il pourrait y avoir risquent d'être reliés entre eux. On pourrait ensuite les régler d'un seul coup.

Les articles 46 à 65 inclusivement sont réservés.

L'article 66 est adopté.

M. Benjamin: Minute papillon! . . . [Inaudible—Éditeur].

M. Angus: Pour faire suite à ce que M. Benjamin vient de dire, le rapport n'est pas déposé auprès du Comité.

M. Mulder: Non. Mais par décision de la Chambre, tout rapport annuel est renvoyé d'office à un comité permanent.

M. Benjamin: Merci.

Les articles 67 et 68 sont réservés.

Les articles 69 et 70 sont adoptés.

Les articles 71 et 72 sont réservés.

En ce qui concerne l'article 73—*Exemptions*

M. Taylor: Je pensais que dans la version anglaise on allait ajouter *if not a Canadian*. J'ai une note à cet effet. Ça remonte peut-être à nos discussions, mais j'en ai pris note. Y a-t-il quelque chose de prévu à propos de la nationalité canadienne, Margaret?

Le président: C'est prévu aux définitions. Mais s'il y a une question, Gordon, on va réserver l'article.

L'article 73 est réservé.

Les articles 74 et 75 sont adoptés.

L'article 76 est réservé.

En ce qui concerne l'article 77—*Plaintes relatives aux infractions*

Mme Margaret Bloodworth (avocate-conseil général intérimaire, ministère des Transports): En ce qui concerne l'article 77, il faut apporter un amendement corrélatif par suite de l'article 76.

L'article 77 est réservé.

[Texte]

[Traduction]

• 2025

The Chairman: We have stood clauses 76 and 77. Is clause 78 affected?

Ms Bloodworth: No, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a small point of order, as a result of things that have been raised a number of times in this committee, as well as in other places, I am wondering if the clause on suspension or cancellation of licences could not stand for now, even though no amendments have been filed as yet. I am referring to clause 75.

The Chairman: Okay, we will stand clause 75.

Clause 78 allowed to stand.

Clauses 79 to 82 inclusive agreed to.

Clause 83 allowed to stand.

Clauses 84 to 90 inclusive agreed to.

Clauses 91 and 92 allowed to stand.

Clauses 93 to 95 inclusive agreed to.

Clauses 96 and 97 allowed to stand.

Clauses 98 to 101 agreed to.

Clause 102 allowed to stand.

The Chairman: There are no amendments to the section on enforcement, clauses 103 to 108.

Ms Bloodworth: Excuse me, Mr. Chairman, we have an amendment to clause 107.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am not sure whether there are any amendments to clauses 103 to 106, but it might be safer just to stand the whole section. Clause 107 does refer to additional sections of the Aeronautics Act.

• 2030

The Chairman: The clerk advises me there was an oversight in clause 107. These things can occur, so this—

Mr. Mulder: These are amendments to the aviation tribunal. It is a technical one.

The Chairman: It is a government one.

Mr. Angus: Nothing affects clause 103.

Mr. Mulder: It does not affect the rest.

The Chairman: Let us not do it all unless we have to, because it is a technical one, is it not? I do not think it has too much application.

Clauses 103 to 105 inclusive agreed to.

The Chairman: You may want to look at clause 106, to which there has been no amendment I know of.

Mr. Angus: It may tie in with the same thing as with other ones Mr. Benjamin suggested about the cancellation.

Le président: Nous avons réservé les articles 76 et 77. Est-ce que cela touche l'article 78?

Mme Bloodworth: Non, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a un détail à propos duquel je voudrais invoquer le règlement. Vu ce qui a été dit à quelques reprises, ici et ailleurs, je me demande si l'article 75, suspension ou annulation, ne pourrait pas être réservé même si aucun amendement n'a encore été déposé.

Le président: D'accord, nous allons réserver l'article 75.

L'article 78 est réservé.

Les articles 79 à 82 inclusivement sont adoptés.

L'article 83 est réservé.

Les articles 84 à 90 inclusivement sont adoptés.

Les articles 91 et 92 sont réservés.

Les articles 93 à 95 inclusivement sont adoptés.

Les articles 96 et 97 sont réservés.

Les articles 98 à 101 sont adoptés.

L'article 102 est réservé.

Le président: Il n'y a aucun projet d'amendement pour les dispositions consacrées au contrôle d'application, les articles 103 à 108.

Mme Bloodworth: Excusez-moi, monsieur le président, il y a un amendement à l'article 107.

M. Angus: Monsieur le président, je ne sais pas avec certitude s'il y a des amendements aux articles 103 à 106, mais il serait peut-être plus sûr de réserver toute la partie. À l'article 107, il y a des renvois à d'autres dispositions de la Loi sur l'aéronautique.

Le président: La greffière m'informe qu'il y a eu un oubli à l'article 107. Cela peut arriver. . .

M. Mulder: Ces amendements portent sur le tribunal de l'aviation. C'est un amendement de forme.

Le président: C'est un amendement du gouvernement.

M. Angus: Cela ne touche en rien l'article 103.

M. Mulder: Cela ne touche pas le reste.

Le président: Ne le mettons pas aux voix à moins d'y être obligés, puisqu'il s'agit d'un amendement de forme, n'est-ce pas? Je ne pense pas que ça ait beaucoup de portée.

Les articles 103 à 105 inclusivement sont adoptés.

Le président: Vous voudrez peut-être jeter un coup d'oeil à l'article 106; à ma connaissance, aucun amendement n'a été proposé.

M. Angus: Il y a peut-être un lien avec ce que M. Benjamin a évoqué à propos de l'annulation.

[Text]

Clauses 106 and 107 allowed to stand.

Clause 108 as amended agreed to.

Clauses 109 to 111 inclusive allowed to stand.

On clause 112—*Definition of "rate"*

The Chairman: Clause 112 does not have any amendment filed.

Mr. Angus: I find this interesting.

The Chairman: I find it interesting too, but it does not. But there is one for clause 113.

Clauses 112 and 113 allowed to stand.

The Chairman: Now, turning to the section on tariffs, I do not have them here, so please look because I am going to call them. For clauses 114 to 119 the Chair has no notice amendment. So I am calling clauses 114, 115, 116, 117, 118 and 119.

Mr. Angus: Mr. Chairman, can we separate out clause 119?

Mr. Benjamin: Could we stand 119?

The Chairman: Stand clause 119. I must say, Margaret, what about clause 118?

Ms Bloodworth: No.

The Chairman: It is all right.

Ms Bloodworth: Yes.

The Chairman: There is an amendment that is not here.

Mr. Mulder: Yes, it is the one on MFRA from the APTC.

The Chairman: Yes.

Mr. Mulder: Oh, it is way at the end.

The Chairman: Okay, but I did not want to let the chairman be euchred. If you do, you are going to be in trouble.

Mr. Angus: I think you would reopen the clause anyways, would you not?

The Chairman: Yes, I think we might. Okay, we are standing clause 119.

Clauses 114 through 119 inclusive allowed to stand.

The Chairman: Is it not interesting that on confidential contracts there seems to be an amendment filed? We are standing clause 120.

Clause 120 allowed to stand.

On clause 121—*Agreed charges*

The Chairman: For the section on agreed charges, here are no amendments that I can see. I want you to look, gentlemen and colleagues, because I am going to call them all and ask for a block vote on all of them because I think it stands by itself.

[Translation]

Les articles 106 et 107 sont réservés.

L'article 108 amendé est adopté.

Les articles 109 à 111 inclusivement sont réservés.

Concernant l'article 112—*Définition de «prix»*

Le président: Aucun amendement n'a été déposé à propos de l'article 112.

M. Angus: Comme c'est intéressant.

Le président: Comme c'est intéressant, en effet; mais il n'y en a pas. Mais il y en a un sur l'article 113.

Les articles 112 et 113 sont réservés.

Le président: Nous passons maintenant à la section consacrée aux tarifs. Je n'ai pas les amendements; jetez un coup d'oeil aux articles au fur et à mesure que je les mettrai aux voix. Le président n'a aucun avis d'amendement en ce qui concerne les articles 114 à 119. Je mets donc aux voix les articles 114, 115, 116, 117, 118 et 119.

M. Angus: Monsieur le président, est-ce qu'on pourrait mettre l'article 119 de côté?

M. Benjamin: Est-ce qu'on pourrait réserver l'article 119?

Le président: L'article 119 est réservé. Margaret, qu'y a-t-il à propos de l'article 118?

Mme Bloodworth: Non.

Le président: Ça va.

Mme Bloodworth: Oui.

Le président: Il manque un amendement.

M. Mulder: Oui, celui de l'APTC sur la LTTMPM.

Le président: Oui.

M. Mulder: Oh, il se trouve à la toute fin.

Le président: D'accord, mais je ne voulais pas que le président se fasse enfiouaiper. Si vous me faites de coup-là, vous allez y goûter.

M. Angus: Vous allez remettre les articles sur le tapis de toute façon, n'est-ce pas?

Le président: Oui, on pourra faire ça. D'accord, nous réservons l'article 119.

Les articles 114 à 119 inclusivement sont réservés.

Le président: Comme c'est intéressant, aucun amendement n'a été déposé à propos des contrats confidentiels. Nous réservons l'article 120.

L'article 120 est réservé.

À propos de l'article 121—*Prix convenus*

Le président: Pour ce qui est de la section des prix convenus, je ne vois aucun amendement. Vérifiez bien, je vais tous les mettre aux voix ensemble parce qu'ils sont d'un seul tenant.

[Texte]

Mr. Mulder: Also if I may say, Mr. Chairman, those clauses 121 to 133 are all from the current Railway Act, I think.

Ms Bloodworth: No, to clause 128.

Mr. Mulder: To clause 128.

Ms Bloodworth: They are from the current National Transportation Act.

The Chairman: Thank you. This is why I am even going to call them. I am going to call the first clause on agreed charges. You have heard Mr. Mulder. I am going to call clauses 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, and 128 and ask for a motion.

Mr. Taylor: On clause 121, I have one question. First, I thought we were going to make it clear that it did not apply to U.S. carriers.

The Chairman: Agreed charges? Not agreed charges?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Taylor: A United States carrier except as between points on lines in Canada served exclusively by that carrier. Oh, wait a minute, I think I was just—

The Chairman: This is the CLR.

Mr. Taylor: No, my note is just saying what it is doing. I am sorry; it is okay.

The Chairman: I think it is all right.

Mr. Taylor: Yes.

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman, clauses 121 to 128 are lifted right out of the existing National Transportation Act, with the exception of doing away with collective rate-making; this is the only change in these clauses.

• 2035

Clauses 121 to 128 inclusive agreed to.

On Clause 129—*Continuous route in Canada*

The Chairman: I am now looking at the section on joint rates, which is clause 129. Joint rates, I have—this is somewhat too lifted out, is it not?

Ms Bloodworth: Yes. There have been some changes because of the introduction of confidential contracts and so on, but it is adapted for the present Railway Act.

The Chairman: Yes. Okay. I am calling clauses 129, 130, 131, 132, and 133, to which the Chair has no notice of any amendments.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on clauses 131 and 132, I think we would like those to be separate so there can be a separate vote on them, whether we stand them or deal with them now.

Clauses 129 to 131 agreed to on division.

On Clause 132—*From foreign country to or through Canada*

[Traduction]

M. Mulder: Si vous me permettez, monsieur le président, il y a aussi le fait que les articles 121 à 133 sont tous tirés de l'actuelle Loi sur les chemins de fer, je pense.

Mme Bloodworth: Non, jusqu'à l'article 128.

M. Mulder: Jusqu'à l'article 128.

Mme Bloodworth: Ils sont tirés de l'actuelle Loi nationale sur les transports.

Le président: Merci. C'est la raison pour laquelle je vais les mettre aux voix. Je vais mettre en délibération le premier article, qui porte sur les prix convenus. Vous avez entendu M. Mulder. Je vais mettre en délibération les articles 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127 et 128 et demander une motion.

M. Taylor: J'ai une question à propos de l'article 121. D'abord, je pensais que nous allions prévoir qu'il ne s'applique pas aux transporteurs américains.

Le président: Les prix convenus? Pas les prix convenus?

M. Angus: Si.

M. Taylor: Un transporteur américain, à l'exception des points des lignes au Canada qu'il dessert en exclusivité. Oh, minute, je pense que. . .

Le président: Ce sont les PLC.

M. Taylor: Non, j'ai ici une note. . . désolé; tout est en règle.

Le président: Je pense que tout est en ordre.

M. Taylor: Oui.

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président, les articles 121 à 128 sont tirés textuellement de l'actuelle Loi nationale des transports, à l'exception du fait que l'on fait disparaître la fixation collective des prix; c'est le seul changement apporté à ces articles.

Les articles 121 à 128 inclusivement sont adoptés.

Article 129—*Parcours continu au Canada*

Le président: J'ai sous les yeux la section consacrée aux prix communs, l'article 129. Les prix communs, ça aussi c'est repris, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Oui. Il y a eu certains changements par suite de l'introduction des contrats confidentiels etc., mais c'est une adaptation de l'actuelle Loi sur les chemins de fer.

Le président: Oui. D'accord. Je mets aux voix les articles 129, 130, 131, 132 et 133, pour lesquels aucun avis d'amendement n'a été déposé.

M. Angus: Monsieur le président, en ce qui concerne les articles 131 et 132, j'aimerais qu'on les mette de côté pour qu'ils fassent l'objet d'un vote distinct, peu importe si on les réserve ou si on les met aux voix maintenant.

Les articles 129 à 131 sont adoptés avec voix dissidente.

Article 132—*D'un pays étranger*

[Text]

Mr. Taylor: Carried.**Mr. Benjamin:** Hold it, hold it.**The Chairman:** Are those all on division?**An hon. member:** Just a sec.**Mr. Reid:** Well, what is the difference? If they are going to raise a question, we have to stand it anyway.**The Chairman:** No. Actually, in view of Mr. Ouellet, I guess if you are going to raise a question, Joe has just reminded me—no, no, that was on amendments.**An hon. member:** Yes.**The Chairman:** As long as there is a representative of the opposition here. It was only on amendments. I said we would not get into any controversy or debate on amendments.**Mr. Robichaud:** Do you want me to go away?**The Chairman:** No, I do not.**Mr. Angus:** Yes, clause 131 is on division as well, Mr. Chairman, but not 132.

Clauses 132 and 133 agreed to.

The Chairman: Now, on the next sections, competitive line rates, let us stand CLR's.**An hon. member:** Agreed.

Clauses 134 to 142 inclusive allowed to stand.

The Chairman: Now we come to level of services at clause 143.On Clause 143—*Accommodation for traffic***Mr. Benjamin:** Hold it. I have to wet my finger.**The Chairman:** It has been suggested by Mr. Gray to stand the whole clause, the section. Okay, we are standing the section on level of services, which means that we stand clauses 143, 144, 145, and 146.

Clauses 143 to 146 inclusive allowed to stand.

The Chairman: Now we are coming to the section on running lights and joint track usage, to which the Chair sees no amendment. I am calling clause 147.On Clause 147—*Lands of other companies***Mr. Angus:** Mr. Chairman, could we just have a moment?**The Chairman:** Shall clause 147 carry?**Mr. Taylor:** Carried.**Mr. Benjamin:** Hold it.**An hon. member:** They are in consultation.**Mr. Benjamin:** Could we have an explanation, Mr. Mulder, on the matter of compensation regarding running rights, joint usage, lands of other companies? Could you

[Translation]

M. Taylor: Adopté.**M. Benjamin:** Minute, minute!**Le président:** Tous avec voix dissidente?**Une voix:** Un instant.**M. Reid:** Qu'est-ce que ça change? Si une question est posée, il va falloir réserver l'article de toute façon.**Le président:** Non. En fait, à cause de M. Ouellet, je pense que si vous comptez soulever une question, Joe vient de me rappeler—non, non, c'était à propos des amendements.**Une voix:** Oui.**Le président:** Pourvu qu'il y ait un représentant de l'opposition ici. Ça portait seulement sur les amendements. J'ai dit qu'on ne tiendrait aucune discussion sur les amendements.**M. Robichaud:** Voulez-vous que je m'en aille?**Le président:** Non.**M. Angus:** Oui, l'article 131 est adopté avec voix dissidente aussi, monsieur le président, mais pas l'article 132.

Les articles 132 et 133 sont adoptés.

Le président: Bon, pour ce qui est de la section suivante, sur les prix de ligne concurrentiels, réservons-la.**Une voix:** D'accord.

Les articles 134 à 142 inclusivement sont réservés.

Le président: Nous passons maintenant au niveau des services, qui commence par l'article 143.Article 143—*Acheminement du trafic***M. Benjamin:** Un instant. Laissez-moi me mouiller le doigt.**Le président:** M. Gray a suggéré de réserver toute cette section. D'accord, nous réservons la section consacrée au niveau des services, c'est-à-dire les articles 143, 144, 145 et 146.

Les articles 143 à 146 inclusivement sont réservés.

Le président: Nous passons maintenant à la section consacrée aux droits de circulation et à l'usage commun des voies, pour laquelle il n'y a pas d'amendement. Je mets en discussion l'article 147.Article 147—*Terrains d'autres compagnies***M. Angus:** Monsieur le président, pourriez-vous nous accorder un petit moment?**Le président:** L'article 147 est-il adopté?**M. Taylor:** Adopté.**M. Benjamin:** Minute.**Une voix:** Ils se consultent.**M. Benjamin:** Monsieur Mulder, pourrions-nous avoir une explication sur l'indemnité à payer pour l'exercice des droits de circulation, l'usage commun des voies et

[Texte]

just generally tell us the application of that, the purpose and thrust of it?

Ms Bloodworth: Which particular clause?

Mr. Benjamin: Clause 147, running lights and joint track usage.

Ms Bloodworth: Okay. Clause 147 is basically taken from section 134 of the present Railway Act, which is a section that allows a railway company to use the tracks of another railway company provided they get the authorization of the agency and they set the terms of compensation, which normally is on some form of wheelage basis. This section has been very seldom used over the past, but I think VIA Rail used it with the Regina station and there have been a couple of instances.

• 2040

Mr. Benjamin: Is there anything in this that does anything to the whole matter of CLRs? Well, you are going to eliminate the switching limits. You are already deleting them.

Ms Bloodworth: Terminal running rights. No, it is not related to terminal running rights.

Mr. Benjamin: Okay. Or CLRs?

Ms Bloodworth: No.

Mr. Benjamin: I am nervous, but okay.

Clauses 147 and 148 agreed to.

The Chairman: There is an interesting thing here, but Mr. Ouellet has some clauses and there is going to be something else so we are going to stand clause. . . because I think something is going to happen to them anyway. I think they are going to be eliminated by a motion, but anyway he may want to speak to this. So we are standing clauses 149 and 150.

Clause 149 and 150 allowed to stand.

Clauses 151 and 152 agreed to.

The Chairman: Both carried.

Mr. Benjamin: Those are called diamonds, by the way.

The Chairman: We are now on interswitching.

Mr. Benjamin: Where two railway tracks cross each other is called a diamond.

Clause 153 allowed to stand.

Clauses 154 to 156 inclusive agreed to.

Ms Bloodworth: I was going to suggest that the branch line clauses as a whole be stood because those clauses are very interrelated and amendments are proposed.

Clauses 157 to 182 inclusive allowed to stand.

The Chairman: That brings us to part IV, Motor Vehicle Transport, commencing with clause 183. I am asking for a motion.

[Traduction]

l'utilisation des terrains d'autres compagnies? Pourriez-vous nous dire en termes généraux quels sont l'objet et la portée de cette disposition?

Mme Bloodworth: De quel article parlez-vous?

M. Benjamin: De l'article 147, droits de circulation et usage commun des voies.

Mme Bloodworth: Très bien. L'article 147 est essentiellement repris de l'article 134 de l'actuelle Loi sur les chemins de fer. Cet article permet à une compagnie de chemin de fer de se servir des voies d'une autre compagnie pourvu qu'elle obtienne l'autorisation de l'Office qui fixe l'indemnité à payer, laquelle se calcule normalement d'après le trafic. Cet article a rarement été invoqué, mais je pense que VIA Rail s'en est servie pour la gare de Regina et dans certains autres cas.

M. Benjamin: Est-ce que cela a quoi que ce soit à voir avec les PLC? En tout cas, vous allez éliminer les limites sur les changements de voies. Vous les supprimez déjà.

Mme Bloodworth: Les droits de circulation dans les terminus. Non, cela n'a pas de rapport avec ces droits-là.

M. Benjamin: D'accord. Ni les PLC?

Mme Bloodworth: Non.

M. Benjamin: Cela m'inquiète, mais je veux bien.

Les articles 147 et 148 sont adoptés.

Le président: Voici quelque chose d'intéressant. M. Ouellet avait certaines propositions, je sais qu'il y en a d'autres, nous allons donc réserver l'article. . . Il va leur arriver quelque chose de toute façon. Je pense qu'une motion va les supprimer, mais quoi qu'il en soit, je pense qu'il voudra intervenir là-dessus. Nous allons donc réserver les articles 149 et 150.

Les articles 149 et 150 sont réservés.

Les articles 151 et 152 sont adoptés.

Le président: Les deux sont adoptés.

M. Benjamin: Au fait, cela s'appelle des liaisons croisées.

Le président: Nous en sommes maintenant aux changements de voies.

M. Benjamin: Lorsque deux lignes se croisent, cela s'appelle une liaison croisée.

L'article 153 est réservé.

Les articles 154 à 156 inclusivement sont adoptés.

Mme Bloodworth: J'allais suggérer que tous les articles sur les embranchements soient réservés parce qu'il y a beaucoup de liens entre eux et qu'il y a des amendements.

Les articles 157 à 182 inclusivement sont réservés.

Le président: Cela nous amène à la partie IV, Transports routiers, qui commence par l'article

[Text]

Mr. Benjamin: None of us got that far with our amendments.

The Chairman: They are all here. We have some more amendments of yours later on.

Clauses 183 to 185 inclusive agreed to.

The Chairman: We now have a section on operating licences. No amendments have been filed.

Mr. Mulder: May I just indicate that this is a repeat of the old Part III of the National Transportation Act, all having to do with the bus section and so on.

• 2045

The Chairman: I beg your pardon?

Mr. Mulder: These are all lifted out of current Part III of the National Transportation Act having to do with bus undertakings, and that has not been touched. We thought we would have the committee deal with that in 1989 or whatever.

Mr. Angus: This is another status quo amendment.

Clauses 186 to 192 inclusive agreed to.

Mr. Benjamin: Does that throw out my bus pass from Voyageur?

Mr. Mulder: I refuse to comment.

Clauses 193 to 198 inclusive agreed to.

The Chairman: So we are now on Division II, Trucking, at clause 199. I have no amendments filed between clause 199 and clause 208. Is that correct?

Mr. Benjamin: That does not mean there will not be.

The Chairman: I am going to call these in groups then: clauses 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 and 208.

Mr. Benjamin: Can I ask, Mr. Chairman, are these carry-overs from. . . ?

Ms Bloodworth: No.

Mr. Benjamin: These are all brand spanking new?

Ms Bloodworth: These are the new regulatory provisions for trucking if the federal government ever takes back the jurisdiction. They will not apply to any trucking firms now. It is only if the Motor Vehicle Transport Act, the federal government took back its jurisdiction, that these would apply.

Mr. Angus: Just one quick question. What is the difference in terms of the fines shown under clause 207 and clause 208 in terms of what exists today?

A witness: I finally got a trick question.

Mr. Angus: Is there much difference, or is it a change at all?

Ms Bloodworth: I do not know, Mr. Angus. Perhaps Mr. Pringle knows.

[Translation]

M. Benjamin: Aucun de nos amendements ne va aussi loin.

Le président: Ils sont tous ici. Nous avons des amendements à vous qui viennent plus tard.

Les articles 183 à 185 sont adoptés.

Le président: Nous en sommes maintenant aux licences d'exploitation. Aucune proposition d'amendement n'a été déposée.

M. Mulder: Je signale seulement que cela est repris de l'ancienne partie III de la Loi nationale sur les transports, qui porte sur les autocars.

Le président: Pardon?

M. Mulder: Ces dispositions proviennent de l'actuelle partie III de la Loi nationale sur les transports; elles ont trait aux entreprises de transport par autocar et n'ont pas été modifiées. Nous avons cru que le Comité pourrait en faire l'examen plus tard, en 1989 mettons.

M. Angus: Il s'agit d'un autre amendement qui ramène au statu quo.

Les articles 186 à 192 inclusivement sont adoptés.

M. Benjamin: Est-ce que cela annule ma carte d'abonnement chez Voyageur?

M. Mulder: Sans commentaire.

Les articles 193 à 198 inclusivement sont adoptés.

Le président: Nous en sommes à la section II, Camionnage, qui commence par l'article 199. Aucun amendement n'a été proposé pour les articles 199 à 208, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Cela ne signifie pas qu'il n'y en aura pas.

Le président: Je vais donc les mettre en délibération par groupe: articles 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.

M. Benjamin: Puis-je savoir, monsieur le président, s'il s'agit de dispositions reprises de. . .

Mme Bloodworth: Non.

M. Benjamin: C'est du tout neuf?

Mme Bloodworth: Il s'agit de nouvelles dispositions réglementant le camionnage si jamais le gouvernement fédéral en assume de nouveau la compétence. Elles ne s'appliquent maintenant à aucune société de camionnage, mais seulement si la Loi sur le transport par véhicule à moteur est remise en vigueur.

M. Angus: Une brève question. Pour ce qui est des amendes qui figurent aux articles 207 et 208, comment se comparent-elles à celles qui existent aujourd'hui?

Un témoin: Voilà finalement une question-piège.

M. Angus: Les a-t-on modifiées ou sont-elles les mêmes?

Mme Bloodworth: Je l'ignore, monsieur Angus. Monsieur Pringle le saurait peut-être.

[Texte]

Mr. Mulder: Mr. Pringle believes it is \$1,000 today.

Mr. Angus: For the individual or for both?

Mr. J. Pringle (Director of Motor Carriers, Department of Transport): It is \$1,000 for all; it is not split, no.

Mr. Angus: Okay, thank you.

The Chairman: That is interesting. You are preparing the way in case you have to take back the jurisdiction.

Mr. Mulder: That is the same as Fernlee, Part III of the National Transportation Act, which indeed was proclaimed but never implemented. The government could, just through an Order in Council, take all the ex-provincial regulation and put it in its own territory.

Clauses 199 to 208 inclusive agreed to.

Clauses 209 and 210 allowed to stand.

Clause 211 agreed to.

On Clause 212—*Licence for resupply service*

Mr. Angus: Is there anything consequential to the amendments in clause 212?

Ms Bloodworth: No.

Clause 212 allowed to stand.

Clauses 213 to 215 inclusive agreed to.

• 2050

Clause 216 allowed to stand.

Clause 217 agreed to.

Clauses 218 to 220 inclusive allowed to stand.

Clauses 221 to 224 inclusive agreed to.

Clauses 225 and 226 allowed to stand.

Clause 227 agreed to.

On clause 228—*Définitions*

Ms Bloodworth: With regard to clause 228, Mr. Taylor raised a question this morning about the Alberta submission. We have not answered him yet, so we might perhaps want to stand the definition section in commodity pipelines, but I do not think it affects anything else.

Mr. Taylor: I think we should stand it. I would like to take a good look at it.

Clause 228 allowed to stand.

Clauses 229 and 230 agreed to.

On clause 231—*Prohibition*

The Chairman: Is this lifted out of the old act?

Ms Bloodworth: No, it is a new regulation for commodity pipelines when and if we ever have any.

The Chairman: There are no amendments filed. Do you think in view of Mr. Taylor's intervention we should stand this or just get rid of them?

[Traduction]

M. Mulder: M. Pringle croit que c'est 1,000\$ en ce moment.

M. Angus: Pour la personne physique ou pour les deux?

M. J. Pringle (directeur du Transport routier, ministère des Transports): C'est 1,000\$ pour l'une ou l'autre; l'amende ne peut être partagée.

M. Angus: Bon, merci.

Le président: C'est intéressant. Vous vous préparez pour le cas où vous reprendriez la compétence en la matière.

M. Mulder: C'est la même chose pour Fernlee, partie III de la Loi nationale sur les transports, qui a été proclamée mais jamais mise en vigueur. Le gouvernement pourrait, simplement par voie de décret, reprendre en main toute la réglementation concernant le transport extraprovincial.

Les articles 199 à 208 inclusivement sont adoptés.

Les articles 209 et 210 sont réservés.

L'article 211 est adopté.

Article 212—*Demande de licence*

M. Angus: Les amendements proposés pour l'article 212 touchent-ils d'autres articles?

Mme Bloodworth: Non.

L'article 212 est réservé.

Les articles 213 à 215 inclusivement sont adoptés.

L'article 216 est réservé.

L'article 217 est adopté.

Les articles 218 à 220 inclusivement sont réservés.

Les articles 221 à 224 inclusivement sont adoptés.

Les articles 225 et 226 sont réservés.

L'article 227 est adopté.

Article 228—*Définitions*

Mme Bloodworth: À propos de l'article 228, M. Taylor a soulevé une question ce matin concernant le mémoire de l'Alberta. Nous ne lui avons pas encore répondu, nous pourrions donc réserver l'article portant définitions dans la section relative aux productoducs, car rien n'est changé ailleurs.

M. Taylor: On pourrait réserver cet article. J'aimerais le relire attentivement.

L'article 228 est réservé.

Les articles 229 et 230 sont adoptés.

Article 231—*Condition*

Le président: Cela provient-il de l'ancienne loi?

Mme Bloodworth: Non, c'est le nouveau règlement qui régira les productoducs, si jamais nous en avons.

Le président: Aucun amendement n'a été déposé. Vu l'intervention de M. Taylor, croyez-vous qu'il faille réserver ces articles ou les adopter tout de suite?

[Text]

Ms Bloodworth: There was only one question we have to get back to Mr. Taylor on, and that had to do with an interpretation and possible conflict between the National Energy Board Act and this bill. I think that could be dealt with at the first part.

Mr. Taylor: This commodity in clause 231 is not going to have any effect.

Ms Bloodworth: No, it is defined in the definition section.

Clauses 231 to 250 inclusive agreed to.

On clause 251—*Definitions*

The Chairman: I thought there was an amendment here on the definition of "person".

Ms Bloodworth: I believe there may have been some party that proposed one. I cannot recall.

• 2055

Mr. Angus: Mr. Chairman, maybe what we as a committee may be doing in terms of I think clause 3 or some earlier clause dealing with Canadian ownership... Does it make sense to stand this to see whether...? If we do make a decision to change the previous section we should perhaps parallel it here.

The Chairman: Okay. I think it would be wise to stand clause 251, which is an interpretation section on an important subject.

Clause 251 allowed to stand.

Clause 252 agreed to.

Clause 253 allowed to stand.

Clauses 254 to 256 inclusive agreed to.

Clause 257 allowed to stand.

Mr. Angus: Nothing consequential to 257?

The Chairman: It may rescind a decision. If there is any consequential effects, obviously we are going to open it up. And if there is a typographical error—Mary says that the proof-reading was done, but done very quickly—obviously, the Chair will go back on that basis, because no one is trying to put anything over here. So the main thing is to get—

Mr. Benjamin: The government is, but we are not.

Clauses 258 to 265 inclusive agreed to.

Clauses 266 and 267 allowed to stand.

Mr. Angus: Why do we not stand that, just in case there is something that we do in clause 266 and clause 267 that may relate to that?

Mr. Mulder: All this does is allow the Minister to collect data for operational or planning purposes that cannot be obtained by the National Transportation Agency.

[Translation]

Mme Bloodworth: Il n'y avait qu'une seule question dont nous devons discuter encore avec M. Taylor, à savoir une interprétation et un conflit possible entre la Loi sur l'Office national de l'énergie et ce projet de loi. On pourra s'en occuper lorsque nous reviendrons sur la partie I.

M. Taylor: Le productoduc visé à l'article 231 n'aura aucune application pratique.

Mme Bloodworth: Non, il est défini à l'article sur les définitions.

Les articles 231 à 250 inclusivement sont adoptés.

Article 251—*Définitions*

Le président: Je crois que l'on y a apporté un amendement à la définition de «personne».

Mme Bloodworth: Il se peut qu'un parti ait fait une telle proposition, mais je ne m'en souviens pas.

M. Angus: Monsieur le président, peut-être que le comité, en ce qui a trait à l'article 3 ou à un article antérieur concernant la propriété canadienne... Ne devrait-on pas différer cet article afin de voir...? Si nous décidons de modifier l'article précédent, nous devrions peut-être faire la même chose ici.

Le président: D'accord. Je crois qu'il convient de réserver l'article 251, qui porte sur les définitions relatives à un sujet important.

L'article 251 est réservé.

L'article 252 est adopté.

L'article 253 est réservé.

Les articles 254 à 256 inclusivement sont adoptés.

L'article 257 est réservé.

M. Angus: L'article 257 entraîne-t-il la modification corrélatrice d'autres dispositions?

Le président: Il sera possible d'annuler une décision. Si cette disposition peut avoir d'autres conséquences, il est évident que nous devons nous y arrêter. S'il s'est glissé une coquille—Mary dit que les épreuves ont été corrigées, mais à la hâte—il est évident que la présidence reviendra sur cet article, car il n'est pas question d'induire quiconque en erreur. La principale chose à faire, c'est donc de...

M. Benjamin: Le gouvernement, oui, mais pas nous.

Les articles 258 à 265 inclusivement sont adoptés.

Les articles 266 et 267 sont réservés.

M. Angus: Pourquoi ne pas réserver celui-ci, au cas où la modification de l'article 266 ou de l'article 267 entraînerait des changements à ce dernier?

M. Mulder: Cet article a pour but seulement de permettre au ministre de recueillir, aux fins d'administration ou de planification, des données que l'Office national des transports ne peut obtenir.

[Texte]

The Chairman: I cannot see any reason to stand that.

Mr. Angus: Okay, sorry.

Mr. Mulder: It is a stand-alone section.

The Chairman: It stands by itself.

Clauses 268 and 269 agreed to.

On clause 270—*False information, etc.*

• 2100

Mr. Angus: Does this control the Minister as well?

The Chairman: Clause 270 is just a basic clause on false information, etc.

Clause 270 agreed to.

Clause 271 allowed to stand.

Clause 272 agreed to.

Clause 273 allowed to stand.

Clause 274 agreed to.

The Chairman: Now, related and consequential amendments, clause 275.

Mr. Taylor: I think I marked this when some of the representations were made and I struck out Canadian Transport Commission. I cannot recall why I did now.

The Chairman: These are transitional clauses where you are striking out "the Commission" and replacing it by "the Agency".

Mr. Reid: They can be left until we cover the whole thing at once in consequential amendments.

The Chairman: Well, the government has filed 1 and 277, have they not? Which one is that, the Liberal—

Mr. Taylor: Part of the Aeronautics Act. No, I have no objections to clauses 275 and 276 if you want to raise it.

Clauses 275 and 276 agreed to.

Clause 277 allowed to stand.

The Chairman: All right, we will move on to clause 278.

Mr. Taylor: Carried.

Mr. Benjamin: Hold her there. Mrs. Bloodworth, what is clause 278?

Mr. Taylor: The Air Canada Act.

Ms Bloodworth: It is a substitution of the reference to the act, Mr. Chairman.

Mr. Mulder: The Air Canada Act allows the government to give policy direction, so this changes the reference to section 3 of the NTA.

Ms Bloodworth: That is right. It has substituted National Transportation Act for National Transportation Act 1986.

[Traduction]

Le président: Je ne vois aucune raison de réserver cet article.

M. Angus: D'accord, pardon.

M. Mulder: Cet article est une disposition indépendante.

Le président: C'est une disposition indépendante.

Les articles 268 et 269 sont adoptés.

Article 270—*Déclaration fausse ou trompeuse*

M. Angus: Est-ce que cela s'applique au ministre tout aussi bien?

Le président: L'article 270 est la disposition principale en matière de déclarations trompeuses, etc.

L'article 270 est adopté.

L'article 271 est réservé.

L'article 272 est adopté.

L'article 273 est réservé.

L'article 274 est adopté.

Le président: Maintenant, modifications connexes et corrélatives, article 275.

M. Taylor: Lorsque nous avons entendu certaines doléances, j'avais noté qu'il fallait biffer la Commission canadienne des transports. Je ne me rappelle plus pourquoi.

Le président: Il y a certaines dispositions transitoires où «la Commission» est remplacée par «l'Office».

M. Reid: Nous pourrions y revenir lorsque nous examinerons toutes les modifications corrélatives à la fois.

Le président: Le gouvernement n'a-t-il pas déposé les amendements 1 et 277? Lequel d'entre eux, le Parti libéral. . .

M. Taylor: Une des parties de la Loi sur l'aéronautique. Je n'ai pas d'objection à l'adoption des articles 275 et 276.

Les articles 275 et 276 sont adoptés.

L'article 277 est réservé.

Le président: Bon, nous passons à l'article 278.

M. Taylor: Adopté.

M. Benjamin: Un instant. Madame Bloodworth, en quoi consiste l'article 278?

M. Taylor: La Loi d'Air Canada.

Mme Bloodworth: Il s'agit de remplacer un renvoi à cette loi par un renvoi à ce projet de loi, monsieur le président.

M. Mulder: La Loi d'Air Canada permet au gouvernement d'émettre certaines directives; il s'agit maintenant de renvoyer à l'article 3 de la LNT.

Mme Bloodworth: C'est exact. La Loi nationale sur les transports se substitue à la Loi nationale de 1986 sur les transports.

[Text]

Clause 278 agreed to.

The Chairman: Well, these are all consequential amendments. Let us get them out of the way.

Mr. Mulder: Some of them are more important than others.

The Chairman: Yes, agreed; obviously clause 279 is very important—the Atlantic Region Freight Assistance Act.

Ms Bloodworth: That is clause 280, Mr. Chairman. I suggest that you might want to stand that, because there are some changes to the consequential amendments in the Maritimes Freight Rates Assistance Act and they may be interrelated.

Clause 279 agreed to.

Clause 280 allowed to stand.

Mr. Angus: Just a question, Mr. Chairman. I take it that the underlying sections are just being added in. What is the reason for those changes?

Mr. Benjamin: Separations, near misses, an occurrence.

Mr. Mulder: Since we do not have the answer, Mr. Chairman, maybe we could stand it.

The Chairman: Okay, we will stand clause 281 and we will come back to it at the end and hopefully get an answer.

Clause 281 allowed to stand.

Clause 282 agreed to.

Mr. Benjamin: What application does the Canadian Government Railways Act have nowadays? They are not Canadian Government Railways any more, are they?

Mr. Mulder: CGR, oh yes.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Mulder: A lot of them are trustee to CN. As a matter of fact probably about a third of the railway lines in the Atlantic provinces are all CGR properties.

Mr. Benjamin: You did not want them to give them the whole damn thing.

• 2105

Mr. Mulder: Well, that is being considered.

Clauses 282 to 291 inclusive agreed to

On clause 292

Mr. Reid: I would move we carry all the consequential amendments.

The Chairman: Except where amendments have been filed.

Mr. Reid: That is right.

The Chairman: I think that is a great idea. Oh, my God, yes. Okay, there is a motion now. . . Flip over quickly

[Translation]

L'article 278 est adopté.

Le président: Voilà donc les modifications corrélatives. Essayons d'en finir.

M. Mulder: Certaines ont plus d'importance que d'autres.

Le président: Bien, d'accord; il est évident que l'article 279 est fort important—Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Mme Bloodworth: Vous en êtes à l'article 280, monsieur le président. Je propose que l'on réserve cet article, car il y a aussi des modifications corrélatives à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui peuvent s'y rattacher.

L'article 279 est adopté.

L'article 280 est réservé.

M. Angus: Une seule question, monsieur le président. Je crois comprendre que ces articles viennent tout juste d'être ajoutés au projet de loi. Pour quelle raison?

M. Benjamin: Les débranchements, les quasi-accidents, les collisions évitées de justesse.

M. Mulder: Étant donné que nous n'avons pas la réponse, monsieur le président, on pourra peut-être réserver cet article.

Le président: D'accord, l'article 281 est réservé; nous y reviendrons à la fin, en espérant pouvoir obtenir une réponse.

L'article 281 est réservé.

L'article 282 est adopté.

M. Benjamin: Quelles sont les dispositions de la Loi sur les chemins de fer de l'État qui s'appliquent de nos jours? Ces chemins de fer de l'État n'existent plus, n'est-ce pas?

M. Mulder: Si, ils existent toujours.

Mme Bloodworth: Exact.

M. Mulder: Beaucoup d'entre eux sont sous la tutelle du CN. En fait, probablement le tiers des chemins de fer qui se trouvent dans les provinces Atlantiques appartiennent à l'État.

M. Benjamin: Vous ne vouliez pas les obliger à tout donner.

M. Mulder: Cette question est actuellement à l'étude.

Les articles 282 à 291 inclusivement sont adoptés.

Article 292

M. Reid: Je propose d'adopter toutes les modifications corrélatives.

Le président: Sauf celles qui font l'objet d'amendements.

M. Reid: C'est exact.

Le président: Je crois que c'est une très bonne idée. Une merveilleuse idée! Donc une motion a été présentée. . .

[*Texte*]

now, first, while we consider this. Could we have the answer to the question that was raised?

Mr. Mulder: Well, Mr. Chairman, the reason clause 281 is being amended is to make sure the licence provisions and the documents issued under this act are consistent with the Aeronautics Act.

The Chairman: Thank you, Mr. Mulder. I have a very interesting suggestion from Mr. Reid, which I certainly am going to entertain, on the basis that if there is a typographical error or if there is something consequential, we obviously will go back and look at what we have done, because it is just stupid to. . . We have three pages of these things. So subject to where there are already amendments filed on clauses 295, 297, 302, 322, and that. . .

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Clause 331.

The Chairman: There is no amendment filed on clause 331.

Mr. Taylor: Clause 332.

The Chairman: There must be an ink spot. It is even more relevant to do it this way, because any new clauses are not going to be in this consequential section. They are added, as Mary points out. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I do not have any disagreement with what you are proposing, except that I would like to have clause 294 considered separately for the purposes of recording.

The Chairman: Clause 294. Okay. Oh, you want to vote it.

Mr. Angus: Yes, I just want to file a vote separately; that is all.

The Chairman: Well, let us vote it now.

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: Okay, we will get rid of the vote and then I will put this general clause.

I am in clause 291. We have had the explanation. Let us go back. The explanation was for clause 280. We have had the explanation, have we not?

Mr. Mulder: No, that was for clause 281.

The Chairman: Clause 281. Well, why did we not. . . ?

An hon. member: You passed clause 280.

The Chairman: Did we pass clause 280?

Mr. Mulder: You stood it.

[*Traduction*]

Feuilletons donc le document rapidement. Quelqu'un peut-il répondre à la question qui a été posée?

M. Mulder: Monsieur le président, nous avons proposé l'amendement de l'article 281 afin de rendre les dispositions du projet de loi sur les licences et les documents compatibles aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique.

Le président: Merci, monsieur Mulder. M. Reid nous a présenté une proposition fort intéressante; j'en tiendrai certainement compte puisque s'il y avait une erreur typographique ou des modifications corrélatives, il nous suffira d'apporter les corrections nécessaires, il est plutôt ridicule. . . Trois pages de notre liste sont consacrées à ces modifications. Donc, à l'exception des dispositions visées par les amendements, soit les articles 295, 297, 302, 322, et. . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): L'article 331.

Le président: Nous n'avons pas reçu d'amendement visant l'article 331.

M. Taylor: L'article 332.

Le président: Cela doit être une tache d'encre. Il est fort approprié de procéder de cette façon puisque les nouvelles dispositions ne figureront pas dans la partie portant sur les modifications corrélatives. Comme Mary le signale, ces dispositions sont ajoutées. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je m'oppose pas à cette façon de procéder; cependant, aux fins du compte rendu de nos réunions, j'aimerais que l'article 294 soit examiné séparément.

Le président: L'article 294. C'est bien. Ah bon, vous voulez qu'on le mette aux voix!

M. Angus: C'est exact, je veux simplement que le résultat du vote visant cette disposition figure séparément dans le compte rendu de nos délibérations.

Le président: Nous pouvons le mettre aux voix dès maintenant.

M. Angus: C'est bien.

Le président: D'accord, nous mettrons cette question aux voix en premier puis nous passerons à la disposition générale.

Nous en sommes à l'article 291. On nous a expliqué l'amendement. Revenons-y. On nous a expliqué l'amendement proposé à l'article 280. N'est-ce pas?

M. Mulder: Non, nous vous avons expliqué l'amendement visant l'article 281.

Le président: L'article 281. Mais pourquoi n'avons-nous pas. . . ?

Une voix: Vous avez adopté l'article 280.

Le président: Avons-nous adopté l'article 280?

M. Mulder: Vous l'avez réservé.

[Text]

The Chairman: We stood it. Why?

Mr. Mulder: Because of my explanation, I am sorry.

The Chairman: Yes, let us not get too confused. Let us clear up where we were. I do not know why we stood clause 280.

• 2110

Mr. Mulder: We stood it because of an amendment with the MFRA.

The Chairman: That is right.

Mr. Mulder: You stood clause 280, and I gave an explanation for clause 281. I believe that since you liked my explanation, therefore you might pass it.

Clause 281 agreed to.

Clauses 292 and 293 agreed to.

On clause 294

Mr. Angus: I would like to see that act retained as a future safeguard for at a point when there is no highly competitive traffic on the Great Lakes and the seaway. So I would like to be recorded as voting against that.

Mr. Benjamin: Mr. Mulder, could you explain why you want to repeal that, even if it is not doing any harm?

Mr. Mulder: Well, it has never been used. It is only used for grain on which there is a great deal of competition, and there had been a request to remove it.

Mr. Angus: The DMA supports the removal and so do the grain elevators.

Clause 294 agreed to on division.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, I think there are some consequential amendments to the Maritime Freight Rates Act that fall into a different category. There are amendments to the consequential amendments here, some of which are related to the confidential contracts clause which was already stood. So I would suggest that the Maritime Freight Rates Act amendments, which are clauses 295 to 301, should also be allowed to stand.

Clauses 295 to 302 inclusive allowed to stand.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, there are also extensive amendments to the Railway Act which are conditional upon the earlier part of the bill being passed. If you want to pass it, we may have to come back on all of those railway amendments, depending on what happens with the earlier clauses.

[Translation]

Le président: Nous l'avons réservé. Pourquoi?

M. Mulder: Par suite de l'explication que je vous ai donnée. Je m'excuse.

Le président: Ne brouillons pas les choses. Il faut savoir où nous en sommes. Je ne sais pas pourquoi nous avons réservé l'article 280.

M. Mulder: Nous l'avons réservé parce que l'amendement touche la LTTMPM.

Le président: C'est vrai.

M. Mulder: Vous avez réservé l'article 280, et je vous ai expliqué l'amendement proposé pour l'article 281. Je pensais que puisque vous aimiez bien mon explication, vous adopteriez la disposition.

L'article 281 est adopté.

Les articles 292 et 293 sont adoptés.

Article 294

M. Angus: J'aimerais que l'on conserve cette loi comme mesure de protection lorsqu'il n'y aura plus de vraie concurrence pour le transport sur les Grands lacs et sur la Voie maritime. Je veux signaler de façon officielle que je m'oppose à cette disposition.

M. Benjamin: Monsieur Mulder, pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous voulez abroger cette loi, même si elle ne nuit à personne?

M. Mulder: Eh bien, on ne s'en est jamais servi. De fait, on n'y a recours que pour le transport des céréales, où il existe une vive concurrence; on nous a demandé de l'abroger.

M. Angus: Le sous-ministre de l'Agriculture et les exploitants d'élevateurs à grain désirent qu'on abroge cette loi.

L'article 294 est adopté avec voix dissidente.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, à mon avis, certaines modifications corrélatives de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes font partie d'une catégorie différente. Certains amendements ont été proposés aux modifications corrélatives, et certains découlent de la disposition sur les contrats confidentiels qui a déjà été réservée. Je propose que les modifications proposées à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les articles 295 à 301, soient également réservés.

Les articles 295 à 302 inclusivement sont réservés.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, il existe également toute une série de modifications de la Loi sur les chemins de fer qui ne seront valables que si la première partie du projet de loi est adoptée. Si vous l'adoptez maintenant, il faudra peut-être y revenir plus tard, selon la décision qui aura été prise à l'égard des dispositions qui ont déjà été réservées.

[Texte]

The Chairman: Surely we passed an amendment earlier. If it passes, any consequential amendments are going to be also carried at that time.

Mr. Mulder: No, Mr. Chairman. All the clauses 303 to 311 deal with telecommunications. They list the telecommunications sections from the old National Transportation Act and put them into a separate provision, so they are all tied together.

Clauses 303 to 311 inclusive allowed to stand.

Mr. Taylor: We had a vote on clause 294, but I wonder if we realize what that Inland Water Freight Rates Act is all about. You say it has never been used, Mr. Mulder.

Mr. Mulder: No, sir.

Mr. Benjamin: It just passed on division.

Mr. Taylor: This gives the Canadian Grain Commission power to roll back rates that have been overcharged. I would feel much better if we go back and stand clause 294, because I would like to take a further look at it.

The Chairman: Well it has been voted upon, but there was division.

• 2115

Mr. Taylor: Well, it was carried by division. I did not have a note at the time, but even so, I think it is worth going back. There may be some very good reasons to hold that.

The Chairman: With unanimous consent, we will go back to stand it.

Some hon. members: Agreed.

Clauses 294 to 302 inclusive allowed to stand.

Clauses 303 to 311 inclusive agreed to.

On clause 312

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a quick question. What is the net result of this particular change?

Mr. Mulder: It just removes a reference to the National Transportation Act, 1967, to the National Transportation Act, 1987. That is all.

The Chairman: On the motion of Mr. Reid, I am calling all the amendments, excluding where an amendment has been filed, from clause 312 to 370. We will receive a motion that those amendments, except in clause 322, where there is an amendment filed, and on the basis that there is no typographical error, all be carried.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I so move.

Clauses 312 to 321 inclusive agreed to.

[Traduction]

Le président: Nous avons adopté un amendement tout à l'heure. S'il est adopté, toutes les modifications corrélatives seront évidemment adoptées.

M. Mulder: Pas du tout, monsieur le président, les articles 303 à 311 portent sur les télécommunications. On y mentionne des dispositions de l'ancienne Loi nationale sur les transports qui portaient sur les communications; elles sont toutes liées les unes aux autres.

Les articles 303 à 311 inclusivement sont réservés.

M. Taylor: On a déjà mis l'article 294 aux voix, je me demande cependant si l'on comprend bien ce que représente la Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures. Monsieur Mulder, vous avez dit qu'on ne s'en était jamais servi.

M. Mulder: C'est vrai.

M. Benjamin: On vient d'adopter cette disposition avec voix dissidente.

M. Taylor: Cette disposition permet à la Commission canadienne des grains de réduire les taux qui étaient trop élevés. Je préférerais que l'on revienne sur notre décision et qu'on réserve l'article 294; j'aimerais pouvoir étudier de façon plus détaillée les répercussions de cette disposition.

Le président: Cette disposition a déjà été adoptée avec voix dissidente.

M. Taylor: Cette disposition a été adoptée avec voix dissidente. Je n'avais rien noté à ce sujet, mais je crois quand même qu'il faudrait revenir là-dessus. Il pourrait y avoir de fort bonnes raisons de réserver cette disposition.

Le président: S'il y a unanimité, nous réserverons cette disposition.

Des voix: D'accord.

Les articles 294 à 302 inclusivement sont réservés.

Les articles 303 à 311 inclusivement sont adoptés.

Article 312

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais poser une toute petite question. Quelles seront les répercussions de cette modification?

M. Mulder: Cette modification permet de substituer au renvoi à la Loi nationale sur les transports de 1967, un renvoi à la Loi nationale sur les transports de 1987. C'est tout.

Le président: Comme l'a proposé M. Reid, je mets maintenant aux voix toutes les modifications corrélatives, à l'exception de celles qui font l'objet d'amendements; il s'agit donc des articles 312 à 370. Ainsi, toutes ces modifications, à l'exception de l'article 322 qui fait l'objet d'un amendement, s'il n'y a pas d'erreur typographique, sont adoptées.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je le propose.

Les articles 312 à 321 inclusivement sont adoptés.

[Text]

Clause 322 allowed to stand.

Clauses 323 to 370 inclusive agreed to.

Clause 371 and schedule allowed to stand.

The Chairman: This committee now stands adjourned.

[Translation]

L'article 322 est réservé.

Les articles 323 à 370 inclusivement sont adoptés.

L'article 371 et l'annexe sont réservés.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Transport Commission:

K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

From the Department of Transport:

Nick G. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

James R. Miller, Director General, Strategic Policy;

Edward Weinberg, Advisor, Economic Regulatory Reform.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des transports:

Maitre K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire.

Du ministère des Transports:

Nick G. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination;

James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques;

Edward Weinberg, conseiller, Bureau de réforme des règlements économiques.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 34

Friday, April 10, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 34

Le vendredi 10 avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle
transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, APRIL 10, 1987

(56)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Terry Clifford, Darryl L. Gray, André Ouellet, Patrick Nowlan.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witness: From the Canadian Aviation Safety Board: Bernard M. Deschênes, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Bernard M. Deschênes made a statement and answered questions.

At 10:28 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 10 AVRIL 1987

(56)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Terry Clifford, Darryl L. Gray, André Ouellet, Patrick Nowlan.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoin: Du Bureau canadien de la sécurité aérienne: Bernard M. Deschênes, président.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité entreprend de nouveau l'étude des articles 2.

Bernard M. Deschênes fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Friday, April 10, 1987

• 0934

The Chairman: I would like to welcome to the witness table Mr. Bernard Deschênes, the Chairman of the Canadian Aviation Safety Board. He has an opening statement, and we have the annual report as tabled in the House yesterday. Some members seem to have received it before yesterday. This is the open society where access to information is pouring out of everyone's ears.

• 0935

Anyway, we are glad to finally get to see you directly, rather than read about you. This will be a good time for information on something very vital to us, which is the issue of safety in all modes, especially in the air. Thank you for coming on relatively short notice, and please proceed.

Mr. Bernard Deschênes (Chairman, Canadian Aviation Safety Board): Mr. Chairman, members of the committee, I am certainly glad to be here. With me today is Mr. Ken Johnson, CASB's Executive Director; and Mr. William Tucker, Director of the Safety Programs Branch, whom I understand you wanted here. A number of other CASB personnel members are also present in case their advice or assistance is required.

In accordance with my understanding of your request, I have not prepared an exhaustive analysis of the provisions of Bill C-18. However, I can provide you with some specific remarks on economic regulatory reform, or deregulation, and the possible impacts of the bill on aviation safety in Canada. I will also highlight a few provisions in the bill which the board believes warrant comment.

Depuis ses débuts en 1984, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a suivi avec attention l'évolution des statistiques sur les faits aéronautiques, de manière à constater tout signe précurseur d'un impact négatif de la déréglementation économique sur la sécurité aérienne.

Quoique le projet de loi C-18 n'ait pas encore force de loi, l'assouplissement de la réglementation amorcée dans l'industrie aérienne a débuté il y a déjà quelques années. Cette politique a pris plus d'ampleur depuis que le ministre des Transports de l'époque, l'honorable Don Mazankowski, a annoncé en mai 1985 sa politique *Aller sans entraves*. Vous comprendrez qu'à ce jour nous ayons peu de données et que l'analyse de ces quelques données ne nous permette pas, en ce moment, de nous prononcer sur l'impact de la déréglementation sur la sécurité aérienne au Canada.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le vendredi 10 avril 1987

Le président: Je convie à la table des témoins M. Bernard Deschênes, président du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Il a une déclaration liminaire, et le rapport annuel de l'organisme qu'il représente a été déposé à la Chambre hier. Il y a des députés qui semblent l'avoir reçu avant cette date. Il est vrai que nous vivons à l'ère de l'information ultra accessible.

Quoi qu'il en soit, nous sommes heureux de vous avoir parmi nous, plutôt que d'entendre parler de vous seulement. C'est une très bonne occasion pour nous de discuter d'un sujet qui nous tient beaucoup à coeur, la sécurité dans tous les modes de transport, et en particulier dans le transport aérien. Merci d'avoir accepté notre invitation avec un si court préavis.

M. Bernard Deschênes (président, Bureau canadien de la sécurité aérienne): Je suis heureux d'être des vôtres, monsieur le président, membres du Comité. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Ken Johnson, directeur exécutif du BCSA, et de M. William Tucker, directeur des Programmes de sécurité, dont vous aviez spécialement réclamé la présence si je comprends bien. Sont également sur place un certain nombre de membres du personnel du BCSA, au cas où leurs services seraient requis.

Selon vos instructions, telles que je les ai comprises, je n'ai pas préparé d'analyse exhaustive des dispositions du projet de loi C-18. Je suis cependant en mesure de vous faire certaines observations précises sur la réforme de la réglementation économique, ou de la déréglementation, et des répercussions possibles du projet de loi sur la sécurité aérienne au Canada. Je soulignerai également en passant les dispositions du projet de loi jugées particulièrement importantes par le Bureau.

Since its establishment in late 1984, the CASB has been monitoring aviation occurrence statistics for any early signs that the initial stages of economic deregulation are impacting aviation safety.

Although Bill C-18 has not yet become law, this move towards economic deregulation in the airline industry began some years ago and gathered momentum after the former Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, announced his *Freedom to Move* policy in May, 1985. As you can understand, we have very little data yet to work with, and based on our analysis to date, no convincing arguments can be made one way or another as to whether economic deregulation has an impact on aviation safety in this country.

[Texte]

Comme vous le savez probablement, la réglementation économique touchant les transporteurs des hélicoptères, a été assouplie dès 1980. Suite à l'augmentation inusitée des accidents d'hélicoptères en 1981, le prédécesseur du BCSA, le Bureau de sécurité aérienne de Transports Canada, a mené à l'époque, une étude afin d'établir s'il y avait un lien de cause à effet, entre le nombre élevé d'accidents d'hélicoptères survenus en 1980 et la déréglementation; cette relation n'a pu être établie. Fait à souligner, le nombre d'accidents d'hélicoptères et les taux d'accidents ont diminué sensiblement depuis 1981, à des bas niveaux jamais atteints auparavant.

Le Bureau, par ailleurs, maintient des relations étroites avec son équivalent américain le *National Transportation Safety Board*. L'industrie aérienne des États-Unis fonctionne sous un régime non réglementé depuis 1978. Le NTSB a suivi de près la situation et nous a avisés que son analyse sur les accidents ne permet pas de confirmer un lien entre la déréglementation et le niveau de la sécurité aérienne.

En fait, le taux d'accidents, c'est-à-dire le nombre d'accidents par 100,000 heures de vol, a continué de diminuer aux États-Unis depuis 1978 et ceci, continuellement.

This by no means implies that the CASB will not be monitoring the situation closely as economic deregulation unfolds in Canada. The board will in fact continue to gather data and perform analyses from its investigations, and if new safety deficiencies emerge in a deregulated environment, the board will take immediate action to address those deficiencies.

As I mentioned earlier, the board has a few specific comments regarding some of the provisions contained in Bill C-18:

• 0940

First, referring to subclause 3(1), the board is pleased to note the importance given to safety in the declaration that Canada should have a safe, economic, efficient, and adequate network of viable and effective transportation services. This priority being given to safety is entirely consistent with the sole objective of the CASB, which is to "advance aviation safety".

With reference to paragraph 3(1)(a) of the bill, the board is concerned about the use of the phrase "meets acceptable safety standards". The board believes that all sectors of aviation, and other transportation modes for that matter, should strive to make the system as safe as possible—and not to a pre-set level of safety, as the word "standard" might indicate.

As Justice Dubin stated in his report in May 1981:

[Traduction]

However, as you may be aware, economic regulations governing helicopter carriers were relaxed in 1980. Subsequently, the CASB's predecessor, the Aviation Safety Bureau of Transport Canada, conducted a study into whether there was a relationship between helicopter deregulation and an increase in helicopter accidents which occurred in 1981, a year after that deregulation was put into effect. The study found no conclusive evidence that deregulation led to the unusually high number of helicopter accidents that occurred in 1980. Interestingly, the number of helicopter accidents and the associated accident rate have actually declined notably since 1981, to levels lower than ever before.

The Board keeps in close touch with its counterpart agency in the United States, the National Transportation Safety Board, where full economic deregulation of the airline industry has been in effect since 1978. The NTSB has been monitoring the situation there, and has informed us that its analyses of accident data vis-à-vis deregulation has shown no clear evidence of a link between deregulation and the level of aviation safety.

In fact, the accident rate, that is accidents per 100,000 hours flown, in the U.S. continues to decline.

Ce qui ne veut évidemment pas dire que le BCSA ne surveillera pas de très près la situation au fur et à mesure que s'opérera la déréglementation économique au Canada. Le Bureau continuera certainement de recueillir de l'information et de procéder à des analyses à la suite de ces enquêtes, et si des atteintes à la sécurité sont décelées dans le nouveau système déréglementé, le Bureau prendra des mesures immédiates pour rectifier la situation.

Comme je l'ai déjà indiqué, le Bureau n'a que quelques observations précises à faire au sujet des dispositions du projet de loi C-18:

D'abord, en ce qui concerne le paragraphe 3(1), le Bureau est heureux de l'importance accordée à la sécurité dans l'affirmation selon laquelle le Canada doit pouvoir compter sur un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces. Cet accent mis sur la sécurité rejoint tout à fait le seul objectif du BCSA qui est «de promouvoir la sécurité aérienne».

Pour ce qui est de l'alinéa 3(1)a) du projet de loi, le Bureau trouve quelque peu à redire au sujet de l'utilisation de l'expression «conforme aux normes de sécurité acceptables». Selon le Bureau, tous les secteurs de l'aéronautique, tous les modes de transport, en réalité, devraient tendre à rendre le système le plus sûr possible et non pas seulement s'en tenir à un niveau de sécurité établi d'avance, comme l'implique l'utilisation du terme «acceptables».

Comme le juge Dubin l'indiquait dans son rapport de mai 1981:

[Text]

No aviation system can achieve safety in absolute terms, yet the objective of the Air Administration must be to achieve such a goal.

Referring to paragraph 3(1)(f), the board endorses this compensation clause for resources, facilities and services, which covers situations where a carrier is compelled to provide service at a loss as an imposed public duty. This provision should go far to maintain safety levels by reducing the risk to safety that may be in there in directing carriers to provide service below costs.

With respect to subclause 35(3), the board believes that the subclause may be in conflict with the CASB Act or may be open to misinterpretation. As written, this clause would give the proposed National Transportation Agency the power to inquire into, hear and determine any matter concerning safety under any act of Parliament that is administered in whole or in part by the agency.

Under subsection 12(3) of the CASB Act, the board has the exclusive jurisdiction to investigate any aviation occurrence for the purpose of making findings and recommendations as to its contributing factors and causes.

In addition, when the proposed multimodal board is established, it will be given in its statutes, we hope, similar exclusive jurisdiction to conduct investigations for the air, rail, marine and commodity pipeline modes. Therefore, the board believes subclause 35(3) should be reworded to eliminate any possible conflict with either the CASB Act or the legislation which is now being drafted for a multimodal board.

Finally, with reference to clause 281 of the bill, the board has reviewed the proposed consequential amendment to the CASB Act and sees no difficulties with it.

Based on its review of Bill C-18 and subject to the one or two specific comments, which I mentioned earlier, the Canadian Aviation Safety Board is quite satisfied that it will be able to operate as intended in the new transportation environment which will exist with the passage of this bill and the creation of the National Transportation Agency.

The bill embraces safety as being of paramount importance, which is entirely consistent with the legislative mandate, principles and philosophy of the CASB. The principle of safety being of paramount importance also applies to the proposed multimodal transportation excellence investigation board which the Minister of Transport recently announced and said would be modelled about the CASB Act.

The principles that led to the establishment of the CASB are largely embodied in the recommendations made by the Hon. Mr. Justice Dubin in his report of 1981:

[Translation]

Aucun système d'aviation ne peut réussir à faire respecter une sécurité absolue, mais l'Administration aérienne doit toujours viser cet objectif.

Quant à l'alinéa 3(1)f), le Bureau est d'accord avec l'idée de dédommager le transporteur pour le coût des ressources, des installations et des services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public. Cette disposition devrait permettre de maintenir un haut niveau de sécurité en réduisant le risque qu'il pourrait y avoir à demander à des transporteurs de fournir des services à perte.

Relativement au paragraphe 35(3), le Bureau craint un conflit avec la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne ou la possibilité d'une mauvaise interprétation. Dans sa version actuelle, cette disposition permettrait au nouvel Office national des transports d'enquêter sur une question de sécurité, l'entendre et en décider lorsqu'elle relève d'une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie.

En vertu du paragraphe 12(3) de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, le Bureau a le pouvoir exclusif d'enquêter sur les faits aéronautiques afin d'en arriver à des conclusions et des recommandations sur les facteurs et les causes probables.

Lorsque le nouveau bureau multimodal sera créé, il est à espérer qu'il pourra jouir des mêmes prérogatives de par sa loi constitutive, et enquêter sur les modes aériens, ferroviaires, maritimes et productoducs. Le Bureau estime donc que le paragraphe 35(3) devrait être revu de façon à éliminer tout conflit possible, soit avec la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, soit avec la Loi sur le Bureau multimodal en voie de préparation actuellement.

Enfin, en ce qui concerne l'article 281 du projet de loi, le Bureau a examiné l'amendement corrélatif proposé à la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne et n'entrevoit pas de difficultés.

Après avoir étudié le projet de loi C-18, sous réserve des points mentionnés, le Bureau canadien de la sécurité aérienne est d'avis qu'il peut fonctionner de la façon prévue dans le nouveau système des transports qui résultera de l'adoption du projet de loi et de la création de l'Office national des transports.

Le projet de loi accorde la priorité absolue à la sécurité, ce qui rejoint tout à fait le mandat législatif, les principes et les orientations du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Le principe de la priorité accordée à la sécurité doit également s'appliquer dans le cas du nouveau bureau d'enquête sur les incidents dans le transport multimodal que le ministre des Transports vient d'annoncer et qui doit se modeler sur la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Les principes sur lesquels repose le Bureau canadien de la sécurité aérienne ont été en grande partie tirés des recommandations de l'honorable juge Dubin dans son rapport de 1981:

[Texte]

In most cases, the name given to a tribunal may not be of particular significance. In this case, I think it is important to emphasize the real objective of the tribunal. For that reason, I think the word "safety" should be included in the name of the new independent tribunal.

And he continued by saying:

The function of the tribunal should be much more than the investigation and reporting of accidents and incidents, as important as that function is. Such activities are merely steps to be taken towards the ultimate objective of the tribunal, which should be that of accident prevention. The tribunal's sole concern must be that of aviation safety.

The board believes, for the same reasons as Justice Dubin, that it is imperative that the word "safety" be incorporated into the name of the proposed multimodal board, and that the board should not be limited to accident investigation. Like the CASB, it should identify safety deficiencies by investigating incidents as well as accidents and by conducting safety studies into situations or conditions which, if left unattended, could induce accidents or incidents. Of course, it should also make recommendations designed to eliminate or reduce safety deficiencies and report publicly.

• 0945

In closing, I would like to reiterate our view that a reduction in the level of safety is not a necessary outcome of economic regulatory reform. We believe through diligence and co-operation on the part of an independent safety board, the Department of Transport, and the aviation community, the present high level of aviation safety will not be lost; indeed, it can continue to be advanced toward that ultimate goal of achieving safety in absolute terms.

Je vous remercie, monsieur le président, au nom du Bureau canadien de la sécurité aérienne, de nous avoir invités à contribuer à vos travaux législatifs. Je suis heureux de constater que dans l'élaboration de ce projet de loi C-18, on a tenu compte de l'aspect sécuritaire dans les transports, ce qui est notre principale préoccupation pour ce qui est du domaine aérien.

The Chairman: Mr. Deschênes, I want to thank you for your opening statement which focuses very directly on several clauses of the bill. Having been an old history buff, and perhaps becoming an old historical buff around this place, I think it is interesting that you are here this Friday, which also is the day when I know somewhere in this town, not too far from us, there is a celebration of Air Canada's 50th anniversary of creation, gestation, and formation into the very vibrant carrier it is today. It has a pretty darned good record in the air, although obviously, as a politician, you get lots of complaints about the service on the ground.

[Traduction]

Dans la plupart des cas, le nom de l'organisme ne signifie pas grand-chose. Dans ce cas, cependant, j'estime qu'il est important d'insister sur l'objectif réel du tribunal. C'est la raison pour laquelle je propose que le terme «sécurité» soit inclus dans le titre du nouveau tribunal indépendant.

Le juge Dubin ajoutait:

Même si c'est important en soi, le tribunal ne devrait pas seulement s'attacher à faire des enquêtes et à produire des rapports sur les accidents et les incidents. Il devrait voir là seulement des moyens de réaliser son objectif ultime qui est de prévenir les accidents. La seule préoccupation du tribunal doit être la sécurité aérienne.

Pour les mêmes raisons que celles qui ont été citées par le juge Dubin, le Bureau estime que le terme «sécurité» soit inclus dans le titre du nouveau bureau multimodal et que ce bureau ne soit pas seulement chargé de faire enquête sur les accidents. Comme le BCSA, le nouveau bureau devrait chercher à identifier les atteintes à la sécurité en procédant à des enquêtes sur les incidents et les accidents et en effectuant des études sur les situations ou les conditions qui pourraient entraîner des incidents et des accidents s'ils n'étaient pas corrigés. Enfin, le nouveau bureau devrait faire des recommandations en vue d'éliminer ou de corriger les atteintes à la sécurité et en faire rapport publiquement.

Je voudrais terminer en répétant que pour le bureau la réforme de la réglementation économique ne doit pas nécessairement se traduire par une réduction du niveau de sécurité. Nous sommes d'avis que si tout le monde coopère, le bureau indépendant chargé de la sécurité, le ministère des Transports et le secteur de l'aéronautique, le haut niveau de sécurité actuel peut être maintenu et peut même être amélioré en vue de l'objectif ultime de la sécurité absolue.

I want to thank you, Mr. Chairman, in the name of the Canadian Aviation Safety Board, for having given us the opportunity to have an input in your legislative work. I am happy to say that the security aspect has been taken into account in the preparation of Bill C-18. It happens to be our main concern in the field of aviation.

Le président: Je vous remercie, monsieur Deschênes, de votre déclaration préliminaire, qui s'est attachée à certains articles bien précis du projet de loi. En tant que fêru d'histoire dans le milieu parlementaire, je tiens à signaler qu'il est intéressant que vous soyez là aujourd'hui et vendredi, au moment même où à un autre endroit dans cette ville, pas très loin de celui où nous nous trouvons actuellement, Air Canada célèbre son 50^e anniversaire, 50 ans de création, de gestation et d'évolution qui en font fait le transporteur dynamique d'aujourd'hui. La société a certainement eu de très bons résultats dans les airs, même si son service au sol a pu donner lieu à beaucoup de plaintes, comme nous le savons, en tant que politiciens.

[Text]

I want again to welcome you, because actually, since everything has moved along, we have not seen each other for a little while. But it is good to see you come back. We knew we would see you some time, but it is good to see you at this study.

Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je vous remercie. Je voudrais également remercier M. Deschênes pour son témoignage, ce matin. Je pense qu'il aurait été regrettable que le Comité permanent des transports étudie le projet de loi C-18 sans entendre le point de vue du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Je me réjouis de ces paroles d'encouragement que vous nous donnez. À vrai dire, vous croyez que ce nouveau climat de déréglementation peut signifier autre chose qu'une augmentation d'accidents. Évidemment, pour que cela se produise, il est essentiel que les organismes chargés de la sécurité fassent leur travail. Et vous le mentionnez pour ce qui est de votre Bureau, du ministère des Transports et des compagnies aériennes elles-mêmes.

J'aimerais que vous m'expliquiez comment le Bureau canadien de la sécurité aérienne partage son temps lorsqu'il s'agit d'enquêtes concernant les accidents qui sont survenus, d'enquêtes concernant la prévention de certains incidents, et d'enquêtes sur les différents aspects de la sécurité.

M. Deschênes: Monsieur Ouellet, au cours de nos deux premières années d'opération, nous avons fait enquête sur tous les accidents rapportés, suivant les définitions de notre loi, ce qui veut dire que nous avons étudié de 500 à 600 accidents par année. Pour ce qui est des «incidents», nous avons commencé à enquêter au rythme d'une centaine de cas par année. Nous consacrons à peu près la moitié de nos ressources à ces activités, avec les enquêteurs du bureau central et nos enquêteurs dans les six régions que nous avons au pays.

• 0950

M. Tucker, se consacre surtout à l'étude des manquements à la sécurité qui sont identifiés par les enquêtes, et recherche les moyens de les corriger. Nous lui demandons fréquemment de faire des études détaillées sur des sujets comme les risques de collision, entre autres. Nous avons fait une étude sur les risques de collision au sol qui a pris beaucoup de temps. Nous avons distribué aux membres du Parlement un compendium de ce qui s'est passé lors de cette enquête-là, et nous espérons, avec les commentaires des parties en cause, pouvoir soumettre, d'ici l'automne, un rapport qui contiendra une série de recommandations importantes.

Nous avons réalisé que nous pourrions peut-être faire un meilleur usage des ressources qui nous sont attribuées si, à l'avenir, nous consacrons peut-être un peu moins de temps aux petits accidents, aux films et aux accrochages mineurs pour nous occuper plus activement des incidents aériens qui demandent en fait des enquêtes assez difficiles. Le Bureau a approuvé cette suggestion lors d'une récente réunion. Nous prévoyons qu'au moins un tiers des cas

[Translation]

Je suis particulièrement heureux de vous voir là aujourd'hui parce que nous n'avons pas eu tellement l'occasion de nous rencontrer dernièrement. Nous avons été quelque peu bousculé par les événements. Nous attendions cette occasion, donc.

M. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would also like to thank Mr. Deschênes for his remarks this morning. It would have been unfortunate for the Standing Committee on Transport to scrutinize Bill C-18 without the benefit of the Canadian Aviation Safety Board's point of view.

I am comforted by your words of encouragement. You believe that this new, deregulated environment can translate into something other than an increase in the number of accidents. To achieve this, it is vital that the safety agencies play their role and you commit yourself to this goal along with the Department of Transport and the airlines themselves.

Now, I would like some clarification as to how the Canadian Aviation Safety Board divides its time between investigations on accidents that have occurred, investigations into the prevention of accidents and investigations on different aspects of safety.

Mr. Deschênes: Mr. Ouellet, in the last two years of our operations, we have investigated all the accidents that have been reported, according to the terms of our act, which means that we have probably looked at 500 to 600 accidents a year. As regards the "incidents", we have started to investigate them at the clip of 100 per year. We use approximately half of our resources for these activities, with our central office investigators and those in the six areas across the country.

Mr. Tucker is mainly in charge of investigating and trying to correct security problems which come out during the enquiries. We often ask him to do detailed analyses of matters such as collision risks, for instance. We carried out one study on collision risks on the ground which took up a lot of our time. We have circulated to members of Parliament, a compendium of the results of that enquiry and we hope that with the comments of the different parties, we will be able to submit by next fall, a report containing a series of important recommendations.

We realize that we might be able to make better use of our resources if, in future, we spent a little less time investigating small accidents and making films and instead took care of in-flight incidents which require rather complex investigations. During a recent meeting, the board approved of this recommendation. We feel that at least one-third of the accidents we have normally had to investigate will now be handled summarily through the

[Texte]

d'accidents que nous étudions auparavant seront étudiés de façon plutôt sommaire avec les rapports des opérateurs eux-mêmes, sans que nous nous rendions sur les lieux.

Donc, les ressources que nous allons épargner, à ce niveau-là, seront consacrées à l'étude des incidents et à des études en profondeur comme celles sur les risques de collisions au sol.

M. Ouellet: Combien y a-t-il de personnes sous la direction de M. Tucker?

M. Deschênes: Il y en a 32 présentement, je crois. Pour ce qui est des enquêteurs, leur nombre varie de 90 à 100. On nous a accordé 193 années-personnes pour tout le Canada, et un budget de 15 à 16 millions de dollars.

M. Ouellet: Nous avons pris connaissance, récemment, d'une note de service écrite par un dirigeant du ministère des Transports, Section des opérations, note qui faisait état des restrictions budgétaires et de l'impossibilité d'augmenter le personnel. De plus, il y étudiait l'hypothèse de confier aux compagnies aériennes le soin de s'auto-inspecter. Peut-on se fier aux compagnies qui existent présentement, d'une part? Et, d'autre part, peut-on faire un acte de foi complet dans les nouvelles compagnies qui sont susceptibles de germer suite à la déréglementation proposée dans le projet de loi C-18?

M. Deschênes: J'aimerais vous répondre, sur ce que je crois être ma conception du système aérien tel qu'il existe, non seulement au Canada mais à travers le monde.

Une grande partie du travail sécuritaire dans le domaine aérien est confiée à ce que l'on appelle les *DAR*, *Design Approval Representatives* qui agissent au nom du ministère des Transports, mais qui sont employés par le manufacturier. Ce sont des personnes qui ont la responsabilité d'approuver des dessins au nom de Transports Canada.

• 0955

La même chose existe au niveau de l'entretien où les ingénieurs-mécaniciens ont des pouvoirs délégués du ministère des Transports et deviennent responsables de l'application des normes édictées par le ministère des Transports. Par exemple, telle inspection doit être effectuée toutes les 500 heures. C'est le mécanicien-chef qui a la responsabilité de voir à ce que ce soit fait et d'attester qu'il l'a fait dans les documents appropriés. Lorsque les inspecteurs de Transports Canada visitent les lieux ou tiennent leurs audiences, c'est en procédant à l'examen de cette documentation-là qu'ils peuvent déterminer si leurs normes ont été suivies. Évidemment, il faut qu'ils se fient au travail des employés locaux. Dans le domaine aérien, il y a tant d'exigences qu'il faudrait un personnel d'enquête innombrable pour tout faire. Ce serait impossible. C'est la même chose dans les autres pays du monde. C'est pourquoi ce système de délégation a été institué.

Cela existe aussi au niveau des *check pilots* qui endossent les certificats des pilotes dans une compagnie. C'est le pilote en chef de la compagnie qui a le pouvoir

[Traduction]

reports of the operators themselves, and we will no longer have to go out in the field.

The resources we save this way will instead be used to investigate incidents and to carry out comprehensive studies such as the one on collision risks on the ground.

Mr. Ouellet: How many people work under Mr. Tucker?

Mr. Deschênes: I think there are 32 of them currently. As for the investigators, I believe there are between 90 and 100. We were granted 193 person years for all of Canada and a budget of between \$15 million and \$16 million.

Mr. Ouellet: We recently saw a memo written by a senior official of the Department of Transport, Operations, which mentioned budgetary restraints and the impossibility of hiring more staff. Moreover, this official was considering the possibility of letting the airlines carry out their own inspections. First, can we count on the existing airlines? Second, can we completely trust the new airlines which are sure to spring up after deregulation as proposed by Bill C-18?

Mr. Deschênes: I would like to give you my description of the airline industry as I see it, not only in Canada but throughout the world.

A major part of security-related work in the airline industry is currently handled by *DARs*, or design approval representatives, who act on behalf of the Department of Transport but are paid by the manufacturer. These people are responsible for approving designs on behalf of Transport Canada.

The same thing exists in maintenance, where mechanical engineers are delegated powers by the Department of Transport and are put in charge of applying the standards laid down by the department. For example, a certain type of inspection must be carried out every 500 hours. The chief mechanic must see to it that the inspection is carried out and he must certify the work with the appropriate documents. When Transport Canada's inspectors visit the area or hold hearings, they can determine if the standards were complied with by going through these documents. Of course, they have to be able to trust the work of the local employees. In the field of air transport, there are so many requirements that it would take an army of investigators to do everything. It would be impossible. The problem is the same all around the world. That is why this delegation of authority was instituted.

This system also exists for check pilots who must sign a company's pilot's certificates. Transport Canada delegates that power to the head pilot of each company. This system

[Text]

délégué de Transports Canada. Le système a bien fonctionné dans le passé et fonctionne très bien dans le monde entier. Je pense que les compagnies qui viennent devraient se conformer à cela pour avoir leur certificat d'opération. Elles devront démontrer à Transports Canada qu'elles ont à leur service des personnes qualifiées au niveau des mécaniciens d'entretien, au niveau des pilotes-instructeurs, etc.

M. Ouellet: Est-ce que ce sont des normes obligatoires?

M. Deschênes: Oui.

M. Ouellet: Aucune compagnie d'aviation ne peut avoir un permis si elle n'a pas chez elle de ces mécaniciens ou spécialistes?

M. Deschênes: Je ne peux pas vous répondre carrément par l'affirmative. Je sais qu'on a mentionné devant vous le cas de Wapiti où nous avons enquêté et fait une recommandation au ministère des Transports parce qu'une seule personne cumulait les fonctions de chef instructeur, chef mécanicien, chef d'opérations, etc. Il occupait quatre ou cinq postes alors qu'il exploitait une flotte de 12 ou 15 avions. Dans notre rapport, nous avons dit qu'il y avait là un manquement à la sécurité, et nous avons recommandé au ministre des Transports d'édicter des normes pour qu'il y ait un personnel suffisant à ces niveaux-là.

M. Ouellet: J'ai pris connaissance de votre rapport annuel. Vous dites qu'il y a eu 495 accidents aéronautiques en 1986. Ceci représente une augmentation de 8 p. 100 par rapport à 1985. Évidemment, ce n'est pas une augmentation sensible, mais c'est quand même une augmentation de 8 p. 100. Est-ce que cela veut dire qu'on commence déjà à voir les effets d'une certaine relaxation de la part de la Commission canadienne des transports qui a émis beaucoup plus facilement des permis d'opération? On a connu un bouleversement assez important dans le domaine des compagnies aériennes. Pouvez-vous faire une relation de cause à effet entre la situation actuellement en ébullition dans le domaine de l'aviation canadienne et le fait qu'il y a eu une augmentation du nombre d'accidents aéronautiques?

M. Deschênes: Une augmentation de 8 p. 100, cela nous inquiète, bien sûr. Cependant, à la page 6 du texte français, on voit que la courbe est continuellement descendante même s'il y a des hauts et des bas d'une année à l'autre. Mais même 8 p. 100, cela nous inquiète.

• 1000

Ce qui est plus important, c'est de regarder les tableaux qui se trouvent à la fin du rapport, aux pages 46, 47 et 48. À la deuxième colonne du tableau n° 1, on voit qu'il y a eu une augmentation du nombre total d'accidents mortels en 1986 par rapport à 1985. Cependant, aux tableaux 2, 3 et 4, qui portent sur les principaux transporteurs réglementés, ou déréglementés si vous préférez, il n'y a pas eu de changement. Il n'y a eu aucun accident mortel chez les transporteurs à horaire fixe; il y en a eu 2 sur les vols sans horaire fixe; et sur les vols nolisés, c'est passé de 11 à 12.

[Translation]

has worked well in the past and is producing excellent results all over the world. I feel that any new companies should proceed in that manner in order to obtain their certifying papers. They will have to prove to Transport Canada that they have hired qualified people, maintenance mechanics, instructor pilots, etc.

Mr. Ouellet: Are those standards mandatory?

Mr. Deschênes: Yes, they are.

Mr. Ouellet: No airline can get a permit unless it hires such mechanics or specialists?

Mr. Deschênes: I cannot be downright positive. We mentioned to you the Wapiti case which we investigated and on which we made a recommendation to the Department of Transport, because one person was carrying out the duties of chief instructor, chief mechanic, operations chief, etc. That man did four or five jobs and was in charge of a fleet of 12 to 15 planes. In our report, we stated that it was a safety risk and we recommended that the department set standards to make sure that there would be sufficient staff to carry out those duties.

Mr. Ouellet: I have read your annual report. You state that in 1986, there were 495 accidents in the field of aeronautics. This is an increase of 8% since 1985. Obviously not a substantial increase, but nevertheless an increase of 8%. Does that mean that we are beginning to see the effects of a certain relaxing of the rules by the CTC, which has been giving out operating licences much more easily? There was a rather substantial upheaval in the airline industry. Is there any causal link between the current situation in Canadian aviation and the fact that airline accidents have increased?

Mr. Deschênes: An increase of 8% is obviously cause for worry. However, on page 6 of the French text, we see that over the long term the trend is downward, even though there are increases and decreases from one year to the next. But even at 8%, it is not reassuring.

What is more important are the tables on pages 46 to 48 at the end of the report. In the second column of table number 1, we see that there has been an increase in the total number of fatal accidents in 1986 compared to 1985. However, tables 2, 3 and 4 reveal that there has been no change with respect to the major regulated, or if you prefer deregulated, carriers. There has been not one fatal accident in the group of scheduled carriers; there were two on unscheduled flights and the number increased from 11 to 12 on charter flights.

[Texte]

L'augmentation est principalement au niveau des vols privés comme on peut le constater au tableau 8. Les accidents mortels sont passés de 21 à 35. On ne peut pas faire de relation entre cette augmentation et la déréglementation, parce qu'il s'agit d'avions privés.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

Mr. Angus: You express concern about the median acceptable safety standards. One of the things this committee has heard during its consideration of Bill C-18, and to a certain extent, C-19, is that right now in Canada we operate in air well above the minimum standards. There is a fairly large buffer in place due, some say, to the financial viability of the scheduled carriers. They have the money to invest in safety. They have reason also in terms of image and safe operation.

One of the concerns we have had expressed to us is that with economic deregulation that buffer will slowly be eroded. In order to compete with that new entrant who does not have the same infrastructure or overhead costs, something will have to give. If there is a requirement for 240 hours of training for a particular function, and the airline has been providing 300 hours, they will start cutting back. Do you share this concern?

Mr. Deschênes: I have read some of those testimonies. A lot of it is speculation. Let us consider the major carriers. I do not foresee a problem in that area. From my contacts with the aviation community, and the high standards they place on their operation, I think this buffer zone will stay. An accident for a carrier is a major difficulty, not only for the carrier but for others. It reflects on everyone. It my personal speculation that the industry will be much aware of that situation and will try to maintain the high standards they have had in the past.

• 1010

I suppose the other aspect of the concerns that were expressed is people will cut corners in order to survive. It is my feeling that people getting into aviation transportation as a result of deregulation hope to get there to make a profit, and will make that profit, and will have such moneys to meet the requirements.

With respect to the smaller carriers, I was glad to see in the bill, for what you call the designated area, there will still be some regulatory environment. We are monitoring very closely northern operations, which is a difficult operation, where information on weather conditions, airport facilities, IFR facilities particularly, are not always present. It is always a concern to us, and was a concern under the regulated environment. But we now see you

[Traduction]

As shown in table 8, the number of accidents increased mainly on private flights. The number of fatal accidents jumped from 21 to 35. No link can be established between this increase and deregulation, because those numbers are for private planes.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

M. Angus: Vous avez exprimé des réserves au sujet des normes de sécurité moyennes acceptables. Dans le cadre de son examen du projet de loi C-18, et dans une certaine mesure du projet de loi C-19, le Comité s'est fait dire qu'au Canada les opérations aériennes dépassent les normes minimales de sécurité. D'après certains témoins, la stabilité financière des transporteurs à horaire fixe favorise un certain dépassement des normes de sécurité. Ces transporteurs ont les moyens d'investir dans le renforcement de la sécurité. Ils ont aussi tout intérêt à le faire pour maintenir leur réputation en tant que transporteurs sûrs.

Certains témoins ont dit craindre que la déréglementation économique n'incite les transporteurs à cesser de dépasser les normes minimales de sécurité. Afin de soutenir la concurrence des nouveaux arrivants qui n'ont pas la même infrastructure ni les mêmes frais fixes ils chercheront à réaliser des économies. Si une compagnie aérienne donne actuellement 300 heures de formation pour un poste alors que les exigences sont de 240 heures de formation, elle se mettra à réduire le nombre. Partagez-vous cette inquiétude?

M. Deschênes: J'ai lu certains de ces témoignages. D'après moi, c'est de la pure spéculation. Examinons le cas des principaux transporteurs. Je n'entrevois pas de difficulté à cet égard. D'après mes contacts dans le milieu de l'aviation et compte tenu des normes très strictes qu'ils adoptent, je crois que ce dépassement des normes se poursuivra. Tout accident crée d'énormes problèmes pour le transporteur touché et pour les autres aussi. De tels incidents rejaillissent sur chacun. Pour ma part, j'ose croire que l'industrie sera très consciente de cela et cherchera à respecter les normes très rigoureuses qu'elle s'est fixées par le passé.

Certains témoins ont dit craindre que les compagnies aériennes cherchent à réduire leurs coûts afin de survivre. J'ai l'impression que les nouveaux transporteurs aériens qui arriveront sur le marché à la suite de la déréglementation espéreront réaliser des bénéfices et y arriveront; par conséquent, ils auront les ressources financières nécessaires pour respecter les exigences.

En ce qui concerne les petits transporteurs, j'ai été ravi du dépôt du projet de loi qui prévoit la réglementation de certaines zones désignées. Nous surveillons très étroitement les opérations dans le Nord qui présentent certains problèmes spéciaux en raison de l'absence de renseignements sur les conditions météorologiques, d'installations aéroportuaires et d'appareils IFR. Nous nous sommes toujours inquiétés de cet aspect de la

[Text]

have provided in the bill some measure of regulation in that area, so the situation should not change dramatically there.

Mr. Angus: On the location of the demarcation line, have you or the board or your officials had a chance to take a look at that to determine whether or not it is in the right place? And I recognize, based on information in the Kenora-Wawa study, you do not have all the data you would like to have to compare the regions. Should it be lower in parts of the north? Is the 50th parallel, the 53rd parallel. . . It changes from point to point. Should we be modifying that?

Mr. Deschênes: I must admit, we have not done a specific study of the exact parallel, but I can tell you, from memory, that a large majority of our concerns will be covered by that section.

Mr. Angus: Let me return to the question of the buffer in a different way. When Justice Foisy did his report on the Hinton train crash, he referred to the railway culture—dealing with stress, on-time performance, do not rock the boat kind of thing. From looking at two of your recent reports, the Wapiti report and the staff report on fatigue-related accidents and crew flight time and duty limitations, I get the sense there is an air culture in both the major carriers as well as the Wapitis of the world; in fact, you make it very clear in the Wapiti report when you are talking about the pilot, about the company. You mentioned, in answer to Mr. Ouellet, the recommendation to transport regarding the management structure.

All this kind of information suggests to me that when dollars are tight. . . The first thing the company does is they want to fly, and they will scrimp on things like management, where you have somebody doing three jobs and sometimes half the fourth, and therefore not doing any one of them well, plus the overt pressure to fly when it is questionable—to violate Department of Transport guidelines and things like that. Am I misreading that, or is the total package saying there is that culture and there are some real problems out there that have to be addressed, whether it is by C-18 or changes to the Aeronautics Act, or regulations or something else, that we have to have something there?

Mr. Deschênes: I must first say that I am not in a position to comment on the railway or the other modes—

Mr. Angus: You are speaking only in terms of air?

[Translation]

question, même en milieu réglementé. Or, vous pouvez constater que nous avons prévu dans le projet de loi certaines mesures de réglementation à cet égard de sorte que nous n'entrevoions pas de gros changements à cet égard.

M. Angus: Le Bureau ou vos hauts fonctionnaires ont-ils eu l'occasion d'étudier la question de l'emplacement de la ligne de démarcation pour voir si elle est bien située? Je sais, d'après les renseignements contenus dans l'étude sur Kenora-Wawa, que vous n'avez pas toutes les données dont vous auriez besoin pour comparer la situation dans différentes régions. Cette ligne de démarcation devrait-elle être située plus au sud dans certaines régions du Nord? Le 50^e parallèle, le 53^e parallèle. . . La ligne ne suit pas un seul parallèle. Comptez-vous apporter des changements à cet égard?

M. Deschênes: Je dois avouer que nous n'avons pas fait d'étude portant précisément sur le parallèle à choisir mais je peux vous dire, de mémoire, que cet article apportera une solution à la plupart des problèmes que nous avions repérés.

M. Angus: J'aimerais reprendre la question du dépassement des normes de sécurité sous un angle différent. Quand M. le juge Foisy a présenté son rapport sur le déraillement de Hinton, il a parlé de la culture ferroviaire, c'est-à-dire de la réaction au stress, du respect des délais, de la non-contestation des règlements, etc. Après avoir lu deux de vos plus récents rapports, celui sur Wapiti et le rapport interne sur les accidents attribuables à la fatigue, le temps de vol des membres d'équipage et les limites quant aux tâches, j'ai l'impression qu'il existe aussi une culture chez les principaux transporteurs et les petites compagnies comme Wapiti. En fait, vous le dites très clairement dans votre rapport sur Wapiti lorsque vous parlez du pilote et de la compagnie. En réponse à la question de M. Ouellet, vous avez mentionné vos recommandations touchant la structure de la direction.

D'après tous ces renseignements, j'ai l'impression que, lorsque les ressources financières sont limitées. . . Si la compagnie veut poursuivre ses opérations, la première chose qu'elle fait c'est de réduire le nombre de postes dans l'administration de sorte qu'une même personne accomplit trois tâches et la moitié d'une quatrième, de sorte qu'elle s'acquitte mal de toutes ses tâches. Si l'on ajoute à cela les pressions pour effectuer des vols même quand il y a risque, on peut craindre que les directives du ministère des Transports ne soient pas respectées. Ai-je mal interprété ces renseignements ou dois-je comprendre qu'il existe effectivement une culture bien distincte dans ce secteur et qu'il faut chercher des solutions à ces problèmes très réels soit dans le cadre du projet de loi C-18, en modifiant la Loi sur l'aéronautique ou en adoptant des règlements?

M. Deschênes: Je dois d'abord dire que je ne suis pas en mesure de commenter sur les compagnies de chemin de fer ou les autres modes de transport. . .

M. Angus: Vous parlez uniquement du transport aérien?

[Texte]

Mr. Deschênes: Yes. Aviation culture does exist in my view and has existed. There is a lot of pride in the pilot, flight attendant, and other people involved in that community. You speak of Wapiti. I must state that we had no evidence, and we do not say in the report that there were financial difficulties there.

Mr. Angus: No, you are right. You do not say that in the report.

Mr. Deschênes: I do not think there were. It is just a matter of people not getting properly organized and wanting to do everything, but as we have stated in our recommendations, some of these things can be corrected.

Commenting further on the aviation culture, I can mention, for instance, the various industry associations, which are strongly structured with respect to safety, have safety committees, safety investigators—CALPA, for instance, which has a strong safety group—which at times prevail over their union-type approach. They co-operate with us in investigations, as do CATCA, COPA, ATAC, to name but a few.

We are also trying to further develop our reporting systems. We now have in place a confidential occurrence reporting system, which is barely starting, but it is already producing some results. Mind you, we have a bit of difficulty there. We do not get the numbers the United States or Australia gets.

Mr. Angus: By the numbers, you mean the quantity—

Mr. Deschênes: The number of confidential reports. We have a confidential occurrence reporting system, where anybody can report a safety deficiency, and we identify the report. We do not get the same huge numbers of reports they get in the U.S. or in Australia principally because in the U.S. and Australia they grant immunity to the reporter from prosecution or regulatory action.

So far, immunity legislation in Canada has not been in place anywhere, from what I gather. When you get to the new multimodal board this is one thing you might wish to consider. This confidential occurrence reporting system is an added-to, which people will want to use, and it is part of the culture.

Mr. Angus: I appreciate your answer. One of the things we have been talking about in the committee, and I have been raising, is the matter of the holder of an aviation certificate, a mechanic, supposedly getting pressure from the employer to overlook things or to certify things that by law he should not.

The question was whether or not that employee should have the right to refuse and be protected by law. I talked

[Traduction]

M. Deschênes: Oui. A mon avis, il existe dans le transport aérien une culture distincte qui existait déjà dans le passé. Les pilotes, le personnel de bord et les autres travailleurs de cette industrie sont très fiers de leur travail. Vous parlez de Wapiti. Je dois dire que nous n'avions aucune preuve et nous ne disons pas dans le rapport que cette compagnie avait des difficultés financières.

M. Angus: Non, vous avez raison. Vous ne dites pas cela dans le rapport.

M. Deschênes: Je ne crois pas qu'il y en ait eu. Il s'agissait uniquement d'un manque d'organisation et d'une volonté de tout faire mais, comme nous le disons dans nos recommandations, certains de ces problèmes peuvent être corrigés.

En ce qui concerne la culture distincte qui existe dans le secteur de l'aviation, je pourrais vous parler, par exemple, des diverses associations professionnelles, dont l'ACPLA qui font une très grande place à la sécurité et qui ont des comités et des enquêteurs spéciaux qui ne cèdent pas toujours aux pressions des syndicats. Ces associations dont l'ACCTA, la COPA, l'ACTA, pour n'en nommer que quelques-unes, collaborent avec nous dans le cadre des enquêtes.

Nous essayons aussi d'améliorer nos procédures de présentation de rapports. Nous avons déjà mis en place un système de présentation de rapports d'enquête confidentiels sur des faits aéronautiques et, même si ce système a été instauré récemment, il donne déjà des résultats. Nous avons toutefois eu quelques problèmes. Nos résultats ne sont pas comparables à ceux des États-Unis ou de l'Australie.

M. Angus: Vous voulez parler de la quantité. . .

M. Deschênes: Du nombre de rapports confidentiels. N'importe qui peut présenter un rapport confidentiel sur des lacunes en matière de sécurité et ce rapport est confidentiel. Aux États-Unis et en Australie le nombre de rapports est beaucoup plus considérable qu'ici essentiellement parce que ces deux pays accordent l'immunité contre toute poursuite ou mesure réglementaire à l'auteur d'un tel rapport.

Pour autant que je sache, il n'existe pas au Canada de loi accordant une telle immunité. Vous voudrez sans doute examiner cette question quand le nouveau bureau multimodal aura été créé. Ce système de présentation de rapports confidentiels sur des faits aéronautiques vient renforcer les mesures de sécurité et c'est un mécanisme qui sera populaire et qui fait partie de cette culture dont nous avons parlé.

M. Angus: Je vous remercie de votre réponse. Le Comité et moi-même avons discuté des cas où un mécanicien, titulaire d'un certificat d'aviation, subit des pressions de la part de son employeur qui voudrait qu'il néglige certaines vérifications ou qu'il donne des attestations en contravention de la loi.

Nous nous sommes posés la question de savoir si l'employé ne devrait pas avoir le droit de refuser et d'être

[Text]

to somebody about the confidential occurrence reporting system. What you said in terms of the immunity became clear. If that mechanic called you anonymously and said that such and such a plane were being allowed out when it was unsafe, you would send your inspectors in and confirm that. Because that mechanic is the one who certified it, he is the one who would be charged under the appropriate clauses of the bill. Is that correct?

Mr. Deschênes: That is correct, sir. He would be charged by Transport Canada regulatory people, but not by us. Yes, that would be the problem, and that is where the immunity might be an added-to.

Mr. Angus: That in fact may be a better answer than the right of refusal.

Mr. Deschênes: Yes. We do have difficulties if we get a specific confidential report, even if we do not give out the name or we destroy the name. As a matter of fact, we give it away after 10 days. We do not keep it. But the mere fact of the specific event will lead anybody to conclude that the reporter was Mr. so and so. We have a bit of difficulty there.

We would normally want more reports, or else we would tell Transport Canada it might be worth their while to go and visit a specific carrier without trying to identify the person. If we did have immunity, of course, it would ease the situation.

• 1015

Mr. Angus: Let me turn now to your staffing and the number of inspectors out there, both under your jurisdiction and transport. We have had witnesses before us—Gordon Sinclair, for one, and CALPA, for another—who both say that the 100 new inspectors the Minister of Transport has been talking about will not help the understaffing situation because they are specialized. In fact, I think a lot of them or all of them are going to the hazardous goods section, required for new programs.

You do make some reference in the Wapiti report to an increase, I think, in inspectors in the western region, and I think there are other references through the various reports.

Is there a need for a ratio of the various types of inspectors to either the number of carriers in existence or the number of landings and take-offs or the number of passenger-miles, or some kind of trigger mechanism that would take it out of the hands of us, the politicians, so there in effect is a formula the government would have to adhere to based on some kind of volume?

The Chairman: [Inaudible—Editor]

Mr. Angus: Yes, but they still have to come here for their funds.

[Translation]

protégé par la loi dans pareil cas. J'ai parlé à quelqu'un du système de présentation de rapports confidentiels sur des faits aéronautiques. Cela m'a permis de mieux comprendre vos commentaires au sujet de l'immunité. Si ce mécanicien vous téléphonait sans donner son nom et vous disait qu'une autorisation de vol avait été donnée pour un aéronef hors d'état de voler, vous pourriez envoyer vos inspecteurs sur place pour confirmer ses dires. Or, le mécanicien qui aurait attesté la conformité aux exigences de sécurité serait accusé en vertu des articles pertinents du projet de loi. N'est-ce pas exact?

M. Deschênes: C'est exact, monsieur. Il serait accusé par les responsables de la réglementation à Transports Canada et par nous. Oui, c'est bien là le problème et voilà pourquoi il serait bon de leur assurer l'immunité.

M. Angus: Ce serait sans doute mieux que de lui donner le droit de refuser.

M. Deschênes: Oui. Quand nous recevons un rapport confidentiel sur un fait précis, cela nous crée des problèmes même si nous ne divulguons pas le nom de l'auteur du rapport. En fait, nous le divulguons après 10 jours. Il n'est pas tenu confidentiel. Or, la description de l'incident donne de bons indices quant à l'identité de l'auteur du rapport. Cela nous crée certaines difficultés.

Nous demanderions normalement d'autres rapports complémentaires ou nous pourrions dire à Transports Canada qu'il serait utile d'envoyer des inspecteurs chez un transporteur donné sans essayer de connaître l'identité de l'auteur du rapport. Si la personne jouissait de l'immunité, ça nous faciliterait énormément la tâche.

M. Angus: Je voudrais maintenant parler de la dotation en personnel chez vous et du nombre d'inspecteurs, tant sous votre responsabilité que sous celle du ministère des Transports. Certains témoins, Gordon Sinclair, l'ACPLA, entre autres, nous ont fait valoir que les 100 nouveaux inspecteurs que le ministre des Transports a promis ne feront rien pour remédier aux problèmes du manque de personnel parce que ces nouveaux inspecteurs seront spécialisés. Le plus grand nombre sinon la totalité sont destinés à la Section des produits dangereux, au titre des nouveaux programmes.

Dans le rapport Wapiti et dans d'autres rapports vous parlez d'une augmentation du nombre d'inspecteurs dans la région de l'Ouest.

Y aurait-il une formule quelconque, par exemple, tant d'inspecteurs pour tant de transporteurs, ou pour tant de milles-voyages et d'atterrissages ou pour tant de milles-voyageurs, un mécanisme quelconque, qui nous décharge de cette responsabilité en tant que politiciens, qui engage le gouvernement de façon bien directe?

Le président: [Inaudible—Éditeur]

M. Angus: Ils doivent quand même venir ici pour obtenir leurs fonds.

[Texte]

Mr. Deschênes: No, I do not think I can answer you precisely with respect to numbers. If I can summarize our findings, investigations, and some of the recommendations we have made, we have been zeroing in, in a few investigations, not really on the numbers of inspectors or the numbers of inspections, but on the quality of inspections and the types of inspections.

If I can make a parallel with the United States, a lot of adverse comments were made at one time, just after deregulation came in. They started an inspection system whereby inspectors were assigned to specific carriers and there were accusations that cosy relationships were developing. That was the problem, so they started this NATI program, which was a white-glove type of inspection by outside inspectors, and they have changed that attitude.

We do not know if the number of aircraft will increase as a result of deregulation. As we have seen now, it is mostly concentration.

I am not certain that the question of numbers is really the issue. We will be monitoring it, but my personal view right now is that it is probably the type of inspection that should be carried out and the quality of that inspection.

Mr. Angus: So you feel, at least in terms of the board's jurisdiction, that you have an adequate number of inspectors at this point?

Mr. Deschênes: Oh, we do not inspect.

Mr. Angus: Sorry. Investigators.

Mr. Deschênes: By way of investigators—

Mr. Angus: I may be using the wrong term—

Mr. Deschênes: Any agency of the government always likes to add PYs to its resources, but we can cope with the majority of our tasks. Of course, we could carry out hundreds of safety studies, but we have to limit that to the most important, or to the ones where we identify that there have been deficiencies which need a closer look.

Just adding to this, we do have an arrangement with Treasury Board, whenever we have a major occurrence, that we can go directly to Treasury Board for supplementary funds, as we did with Air India, where we got \$5 million to \$6 million additional, and for Gander, where we got a half million additional.

Mr. Angus: That is good. Okay.

Mr. Ouellet: Do you have part-time employees then? You get some additional funds, but what about person-years? There is so much anybody can do.

[Traduction]

M. Deschênes: Je ne crois pas être capable de vous donner des chiffres précis à cet égard. Si vous examinez les résultats de nos enquêtes ainsi que certaines de nos recommandations, vous constaterez que nous avons mis l'accent pas tellement sur le nombre des inspecteurs ou le nombre des inspections, mais sur la qualité des inspecteurs et des inspections.

Si vous me permettez de faire un parallèle avec ce qui s'est passé aux États-Unis, il y a eu beaucoup de commentaires négatifs au moment de la déréglementation. Le nouveau système voulait que des inspecteurs soient envoyés auprès de certains transporteurs bien précis et on craignait que des liens amicaux se créent chez les uns et les autres. On a donc mis au point un programme NATI, un programme d'inspection très strict faisant appel à des inspecteurs de l'extérieur et il y a eu un changement d'attitude.

Nous ne savons pas vraiment si le nombre d'appareils augmentera avec la déréglementation. Jusqu'à présent, il y a eu plutôt concentration.

Je ne sais pas, donc, si c'est le nombre d'inspecteurs qui est vraiment important. Nous allons continuer de surveiller la situation de très près, mais je suis d'avis en ce qui me concerne que le problème est un problème de type d'inspection et de qualité d'inspection.

M. Angus: En ce qui concerne votre Bureau, donc, vous croyez avoir un nombre suffisant d'inspecteurs pour le moment?

M. Deschênes: Nous ne faisons pas d'inspection.

M. Angus: Je m'excuse, je voulais parler d'enquêtes.

M. Deschênes: En ce qui concerne nos enquêtes. . .

M. Angus: J'ai utilisé le mauvais terme. . .

M. Deschênes: C'est le souhait de tout organisme gouvernemental de pouvoir augmenter le nombre de ses années-personnes, mais nous pouvons nous acquitter de la plus grande partie de nos tâches pour le moment. Nous pourrions évidemment mener des centaines d'études sur la sécurité, mais nous devons nous limiter à celles que nous considérons comme les plus importantes, ou encore à celles qui visent des manquements à la sécurité plus préoccupants que les autres.

Soit dit en passant, nous avons une entente avec le Conseil du Trésor. Lorsqu'il se produit un fait important, nous pouvons nous adresser directement au Conseil du Trésor pour obtenir des fonds supplémentaires; nous avons procédé ainsi dans l'affaire d'Air India, lorsque nous avons obtenu 5 ou 6 millions de dollars supplémentaires, et dans l'affaire de Gander, à l'égard de laquelle nous avons eu droit à un demi-million de dollars de plus.

M. Angus: Très bien.

M. Ouellet: Vous avez donc des employés à temps partiel? Vous avez obtenu des fonds supplémentaires, mais avez-vous obtenu des années-personnes supplémentaires?

[Text]

Mr. Deschênes: Mostly the added costs are things we hire—ships, in the case of Air India; material and what not; and contracts.

• 1020

Mr. Ouellet: I see.

Mr. Angus: I have one final question, Mr. Chairman. In the staff report on fatigue-related accidents, crew flight time and duty limitations, table C is titled "Limiting Factors Regarded or Disregarded by the Regulations of Different Countries". It has a comparison between 10 countries, including Canada and the U.S. and it shows that Canada is on the plus side on only 2 of the 12 components. I guess it means that we do not have regulation regarding flight time, preceding rest, time of day, night flight, night sleep, times zones, number of sectors, number of pilots, flight range and aircraft type, but that we do have it on flight duty and augmentation. Can you explain to the committee the ramifications, in terms of Canadian air, of those we do and those we do not.

Mr. Deschênes: Mr. Tucker is in a better position than I am to answer this question.

Mr. Bill Tucker (Director, Safety Programs Branch, Canadian Aviation Safety Board): The table that we are talking about is an illustrative chart to indicate the numbers of items that can be looked at in provisions for flight crew fatigue and rest requirements and so on. The problem is not so much, from the view of the CASB, that Canada had not considered those things, but that there were very few explicit standards proposed in the draft legislation that Transport Canada developed and tabled last year. The position on Transport Canada's part was that the carriers would develop their own requirements within some very broad statements of standards and that these would be approved as part of the operations manual.

In the view of Transport Canada, they could cover it by looking at the specific plans a given carrier had. In our view in the staff study supported by the board, and therefore the basis for the recommendations, there were feelings that certain aspects of the need for limitations on excessive duty or inadequate rest needed to be more specific.

Mr. Angus: So you are saying it is the view of the board that on things you believe affect safety, it should be a matter of regulation, as opposed to leaving it to the carrier with some review process.

Mr. Tucker: Basically this is it. There is room within the proposal to capture it. But if there are some basic standards laid out, then the individual employee of a marginal carrier, for example, could point to the specific

[Translation]

Il y a quand même une limite à ce que les gens peuvent faire.

M. Deschênes: Ces fonds supplémentaires étaient consentis à l'égard de frais supplémentaires; dans le cas d'Air India, par exemple, nous avons dû affréter des navires, nous avons dû acheter de l'équipement; nous avons consenti des marchés.

M. Ouellet: Je vois.

M. Angus: J'aurais encore une question, monsieur le président. Dans le rapport sur le personnel et les accidents attribuables à la fatigue, les heures de vol des membres d'équipage et les limites quant aux tâches en vol il y a un tableau «C» intitulé: «Facteurs de limitation respectés ou non respectés dans la réglementation de divers pays». Il y a là une comparaison entre dix pays, y compris le Canada et les États-Unis, et le Canada a un bilan positif pour seulement deux des 12 points de comparaison. Ce qui veut sans doute dire que nous n'avons pas de règlement concernant les heures de vol, la période de repos qui doit précéder le travail, les heures du jour, le vol de nuit, le repos au cours de la nuit, les fuseaux horaires, le nombre de secteurs, le nombre de pilotes, l'étendue des vols et le type d'appareils; nous en avons seulement pour ce qui est des tâches en vol et de l'agrandissement. Que signifie tout cela pour le transport aérien au Canada?

M. Deschênes: M. Tucker est mieux placé que moi pour répondre à la question.

M. Bill Tucker (directeur, Programmes de sécurité, Bureau canadien de la sécurité aérienne): Le tableau dont nous parlons ici est un tableau qui montre le nombre de points qui peuvent entrer en ligne de compte en vue de dispositions touchant la fatigue des équipages, les périodes de repos prescrites et le reste. En ce qui concerne le BCSA, le problème n'est pas que le Canada ne tient pas compte de ces points, mais qu'il y a très peu de normes explicites à leur égard dans la loi préparée par Transports Canada et déposée l'année dernière. Transports Canada estimait que les transporteurs devaient établir leurs propres règles à l'intérieur de normes très générales en vue de les inclure dans les manuels d'exploitation.

Transports Canada estimait qu'ils pouvaient régler le problème en examinant les plans précis des transporteurs. En ce qui nous concernait, tel que nous le disions dans notre étude sur le personnel et dans nos recommandations, il y avait place pour des normes plus précises touchant le nombre excessif d'heures et les périodes inadéquates de repos.

M. Angus: En ce qui vous concerne, donc, il y a des aspects de la sécurité qui doivent être abordés dans les règlements, qui ne doivent pas être laissés seulement aux transporteurs, avec un processus quelconque de réexamen.

M. Tucker: C'est ce que vise en effet notre proposition. S'il y a des normes de base assez précises, les employés des petits transporteurs peuvent s'y fier. Dans le cadre d'un réexamen des manuels d'exploitation, de tels détails

[Texte]

standard. There is always a chance with a review of an operations manual that some aspect like this could be missed and we felt it was too important.

Mr. Angus: Where is this in the process now?

Mr. Tucker: As a result of these recommendations, Transport Canada has initiated a major study to look at the fatigue question and flight crew rest question in a much broader context. This incorporates the medical branch within Transport Canada as well.

Mr. Angus: Oh, really. Thank you, Mr. Chairman. Thank you, gentlemen.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Deschênes, for coming with your officials today. Just before you go, Mr. Angus opened up one matter and then there is something I want to come back to the bill. Obviously we are going to be more interested to have you back as you build up your track record. The first time you were a baby in swaddling clothes in a sense and now you are going through puberty, I guess, and maturing in a very constructive way from your report that was tabled and also your remarks today.

I must say I know it was debated, but this business of confidentiality versus immunity... Of course, hopefully perhaps, when there is the multimodal investigation bill, whether it comes before this committee or whatever... Under our new parliamentary rules, it might go to a legislative committee and there are some restrictions on witnesses there every so often. But this element in your opinion already, from your professional experience in the CASB environment... that members should link up the question of confidentiality and the question of immunity. The confidentiality could be perhaps a more constructive element in questions of maintenance and safety.

Mr. Deschênes: We can only answer on the basis of the experience of other countries, Australia and the U.S. Mind you, there is a minus to this because they do get a lot of reports uselessly. And the other thing, I must admit we have just started this system. We are getting 200 reports a year or something. Maybe with additional promotion we would get more, but so far we do not have the numbers that they have in Australia, for instance.

• 1025

The Chairman: Are you or DOT... is someone monitoring that thing? How it works in Australia?

Mr. Deschênes: We have been invited by the Department of Transport to participate in the legislation drafting process of this new bill, and we have made the point.

[Traduction]

pourraient passer inaperçus. Nous estimons qu'ils ont leur importance.

M. Angus: Où en êtes-vous actuellement avec cette proposition?

M. Tucker: A la suite de nos recommandations, Transports Canada a entrepris une étude poussée sur la fatigue et les périodes de repos des équipages dans un contexte beaucoup plus large. Dans le cas de la nouvelle étude, la Direction médicale de Transports Canada a son mot à dire.

M. Angus: Vraiment. Merci, monsieur le président. Merci, messieurs.

Le président: Je tiens à vous remercier, vous et vos fonctionnaires, monsieur Deschênes. Avant de vous laisser aller, j'aimerais revenir sur un point mentionné par M. Angus, ainsi que sur le projet de loi lui-même. Il est évident que nous vous ferons revenir lorsque vous aurez un peu plus d'expérience. La première fois que vous avez comparu devant nous vous n'étiez qu'un bébé; maintenant, vous êtes un adolescent, qui grandit rapidement, à en juger par le rapport très constructif que vous avez déposé devant nous aujourd'hui et par vos observations.

Au sujet du caractère confidentiel des renseignements et de l'immunité... Il est à espérer qu'au moment où le nouveau projet de loi sur les enquêtes dans le transport multimodal sera étudié par le Comité, s'il l'est... En vertu de notre nouveau Règlement, il est possible qu'il soit confié à un Comité législatif, auquel cas certaines restrictions pourraient s'appliquer à la comparution des témoins. Cependant, vous nous avez déjà dit ce que vous en pensez en tant que Bureau canadien de la sécurité aérienne... en ce qui vous concerne, les deux devraient être reliés, le caractère confidentiel des renseignements et l'immunité. Le caractère confidentiel des renseignements pourrait être plus propice à un meilleur entretien et à une meilleure sécurité.

M. Deschênes: Nous ne pouvons que relever l'expérience de d'autres pays comme l'Australie et les États-Unis. Remarquez bien qu'il y a un désavantage, en ce sens qu'il y a beaucoup de rapports inutiles. Le système est quand même relativement nouveau. Pour l'instant, nous recevons à peu près 200 rapports par année. Nous aurions peut-être intérêt à faire plus de publicité, mais actuellement nous sommes loin d'atteindre les mêmes chiffres que l'Australie.

Le président: Surveillez-vous de près la situation... le ministère des Transports s'en charge-t-il? Comment le système fonctionne-t-il en Australie?

M. Deschênes: Nous avons été invités par le ministère des Transports à participer à la préparation de la nouvelle loi et nous avons souligné les avantages et les désavantages de ce système.

[Text]

The Chairman: Good. Okay, very precisely back to Bill C-18, and you mentioned two points in your statement. I thought Mr. Angus was going to touch on one. He touched on one, but not quite the way I thought he was going to. He covered it another way.

Paragraph 3.(1)(a) and the concern you have about the use of the phrase “meets acceptable safety standards”—this is the section on objectives—many members have other questions about some of the objectives. Some members always feel that objectives are sort of motherhood anyway because they are not too operative. You do not recommend something, but you are suggesting that should be changed to meet the highest standards or whatever. Do you have any guidance for us on this?

Mr. Deschênes: I do not have any specific wording, but I sort of like our own definition of terms. Our objective is defined as “advancing aviation safety”. I do not know if you could get these terms somehow in there, but the idea of going always further and not remaining static; that is our point.

Mr. Ouellet: Advancing?

Mr. Deschênes: Aviation safety.

The Chairman: I must say, on first blush I think that is most interesting. And the other thing I think is most interesting is again your statement about “the potential conflict” in subsection 35.(3).

Could you just amplify that? Do we have duplication here or was it, from your opinion puit in Bill C-18 just to accentuate the concern the people in the transportation—well, the government—has for safety? Does this not pretty well duplicate your function?

Mr. Deschênes: Yes, because in subclause 25.(3), the words “inquire into” are in there. Mind you, it is a chicken-and-egg situation because I imagine the new multimodal safety board might come and amend this Bill C-18.

I do not know how it is going to work. Can we provide for it in advance or limit it? You may recall that in the Aeronautics Act, you had a similar provision where they were retaining some sort of investigation jurisdiction and this committee struck that out.

The Chairman: Just your own statement today, regardless of the new multimodal bill or act—

Mr. Deschênes: We can only speak so far for aviation.

The Chairman: So in terms of the aviation—

Mr. Deschênes: Yes, we have a concern.

The Chairman: —you have a real concern. I must say I think that is very interesting.

[Translation]

Le président: Je reviens au projet de loi C-18. Vous avez fait deux observations en particulier à son sujet. M. Angus est revenu sur une, mais pas de la façon dont je l'avais souhaité.

Vous avez certaines réserves en ce qui concerne l'alinéa 3(1)a) et l'expression «conforme aux normes de sécurité acceptables». Cet article a trait aux objectifs de la loi, et les membres du Comité ont bien d'autres questions au sujet de certains de ces objectifs. De l'avis de certains, il ne s'agit que de déclarations de bonnes intentions; elles n'ont guère de répercussions dans la pratique. Vous ne recommandez rien de précis, mais vous souhaiteriez qu'il soit question à cet endroit des normes les plus élevées ou de quelque chose du genre. Pouvez-vous préciser davantage votre recommandation à cet égard?

M. Deschênes: Nous n'avons pas de libellé précis à vous proposer, mais nous souhaiterions quelque chose qui rejoigne notre objectif, qui est de «promouvoir la sécurité aérienne», comme vous le savez. Je ne sais pas comment vous pourriez procéder, mais l'idée serait d'inciter à aller toujours de l'avant et non pas à rester sur ses positions.

M. Ouellet: De promouvoir quoi?

M. Deschênes: La sécurité aérienne.

Le président: A première vue, je pense que c'est une assez bonne idée. Il y a également cette question de conflit possible au paragraphe 35(3).

Pourriez-vous nous préciser votre pensée davantage à ce sujet? Y a-t-il vraiment double emploi, ou le ministère des Transports et le gouvernement ont-ils voulu tout simplement insister sur l'aspect sécurité dans le projet de loi C-18? Est-ce vraiment quelque chose qui est parallèle à ce que vous faites?

M. Deschênes: Oui, parce qu'au paragraphe 25(3) il est question «de faire enquête». Il s'agit de voir ce qui doit précéder quoi, parce que le projet de loi sur le nouveau bureau de sécurité multimodal modifiera sans doute le projet de loi C-18.

Je ne sais pas ce qu'on a l'intention de faire au juste. Peut-on donner ce pouvoir d'avance? Dans la Loi sur l'aéronautique, il y avait une disposition semblable, qui conservait un pouvoir d'enquête quelconque. Le Comité l'a abrogée.

Le président: En ce qui me concerne, quoi que prévoient le nouveau projet de loi sur le transport multimodal ou la loi. . .

M. Deschênes: Nous ne pouvons parler que pour le secteur de l'aviation.

Le président: Pour ce qui est de l'aviation. . .

M. Deschênes: Nous avons des réserves.

Le président: . . . vous avez des réserves. C'est très intéressant.

[Texte]

Well, colleagues, we had an hour scheduled and we are very glad because I know some members have to get to the House. I am not going to repeat. I think the evidence speaks for itself.

And your statement—obviously in Canada it is too early to say one way or the other, but from your assessment of the situation in the States under their National Transportation Safety Board, you say there is no clear evidence of a link between deregulation and the level of their aviation safety. You also used the helicopter industry, which has been *de facto* deregulated. And again after one bad year, in 1981 and right after, the statistics have improved.

Mr. Deschênes: That is correct.

The Chairman: I want to thank you very much, and I must say we look forward to having you come back perhaps even more focused on your annual report whenever we can get time to do that and you have time to appear.

Mr. Deschênes: We would be pleased to, sir.

The Chairman: Thank you very, very much. Colleagues, thank you very much for attending on a Friday morning after we had a rather interesting night last night on clause by clause.

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. Monday in this room.

[Traduction]

Chers collègues, nous avions prévu une réunion d'une heure, parce que nous avions nos membres qui devaient être à la Chambre. Je vais m'en tenir à cela. Les témoignages sont clairs.

D'après les données que vous avez, il est évident qu'au Canada il est encore très tôt pour pouvoir se prononcer avec certitude, d'après votre analyse de la situation aux États-Unis, sous le régime de la *National Transportation Safety Board*, il n'y a rien qui laisse croire que la déréglementation ait un effet quelconque sur la sécurité aérienne. A cet égard, vous avez mentionné l'expérience de l'industrie du transport par hélicoptère, qui est déréglementée dans les faits. Après une mauvaise année, en 1981, la situation s'est améliorée.

M. Deschênes: En effet.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Nous espérons vous convoquer de nouveau pour une étude un peu plus approfondie de votre rapport annuel, si nous pouvons réussir à trouver le temps.

M. Deschênes: Nous reviendrons avec le plus grand plaisir.

Le président: Merci beaucoup. Chers collègues, merci de votre assiduité en ce vendredi matin qui survient après une soirée assez mouvementée consacrée à l'étude article par article du projet de loi.

La séance est levée. La prochaine réunion du Comité se tiendra 9h30 lundi en cette même salle.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Canadian Aviation Safety Board:

Bernard M. Deschênes, Chairman.

TÉMOIN

Du Bureau canadien de la sécurité aérienne:

Bernard M. Deschênes, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 35

Monday, April 13, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 35

Le lundi 13 avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle
transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

APPEARING:

Honourable John Crosbie,
Minister of Transport

Blaine A. Thacker,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable John Crosbie,
Ministre des Transports

Blaine A. Thacker,
Secrétaire parlementaire du
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 13, 1987
(57)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m., this day, in room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Acting Members present: Robert Corbett for Terry Clifford; Jack Scowen for Terry Clifford; Robert Layton for Joe Reid.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel. *From the Department of Transport:* Nick J. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; James R. Miller, Director General, Strategic Policy.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987, and Wednesday, February 11, 1987, relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of its clause-by-clause study of Bill C-18.

The Committee resumed consideration of clauses previously allowed to stand.

On Clause 3

Iain Angus moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 6, on page 2, and substituting the following therefor:

“most likely to be achieved when all Canadian carriers”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 7.

André Ouellet moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 13, on page 2, and substituting the following therefor:

“meets the highest safety standards,”

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That the amendment be amended by adding the word “practicable” after the word “highest”.

After debate, the question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 13 AVRIL 1987
(57)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 40, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Membres suppléants présents: Robert Corbett remplace Terry Clifford; Jack Scowen remplace Terry Clifford; Robert Layton remplace Joe Reid.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Comparaît: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire. *Du ministère des Transports:* Nick G. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination; James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité reprend l'étude, article par article, du projet de loi C-18.

Le Comité reprend l'étude des articles précédemment réservés.

Article 3

Iain Angus propose,—Que l'article soit modifié en substituant à la ligne 8, page 2, ce qui suit:

«entre transporteurs canadiens»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 7.

André Ouellet propose,—Que l'article 3 soit modifié en substituant aux lignes 14 et 15, page 2, ce qui suit:

«conforme aux normes de sécurité les plus élevées;»

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant à la suite des mots «les plus élevées» les mots «dans la mesure du possible».

Après débat, l'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

Iain Angus proposed to move,—That Clause 3 be amended by striking out lines 14 to 17, on page 2.

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that it would delete a key principle of the bill which had been agreed to at second reading.

Dennis Cochrane moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 28, on page 2, and substituting the following therefor:

“to regional economic development and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized.”

And debate arising thereon, Les Benjamin moved,—That the amendment be amended by adding after the word “realized” the words “and therefore the interests of regional development will take precedence over commercial interests should the two come into conflict”.

After further debate, the question being put on the sub-amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Fernand Robichaud proposed to move,—That Clause 3 be amended by striking out line 28, on page 2, and substituting the following therefor:

“to regional economic development and commercial viability should be an objective both in the operation of transportation services and in the provision of facilities and services in direct support thereof, and where the Government of Canada decides or the Government of Canada and one or more provincial governments jointly decide that any such service or facility and service is required for the achievement of national or regional, social and economic development objectives, that decision requires that those objectives take precedence over the objective of commercial viability whenever the two are in conflict. Where the Government of Canada and one or more provincial governments jointly decide that the achievement of national or regional, social and economic development objectives requires that these objectives take precedence over the objective of commercial viability referred to in paragraph (6), the benefits and costs involved should be identified and any relevant additional costs assumed by the government or governments concerned.”

The Chairman raised doubts as to the procedural acceptability of the motion.

After debate, the amendment was, by unanimous consent, withdrawn.

Iain Angus moved,—That Clause 3 be amended by striking out lines 29 to 34, on page 2, and substituting the following therefor:

Iain Angus a l'intention de proposer.—Que l'article 3 soit modifié en retranchant les lignes 16 à 19 page 2.

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car un élément-clé du projet de loi, adopté en deuxième lecture, s'en trouverait éliminé.

Dennis Cochrane propose,—Que l'article 3 soit modifié en substituant le point virgule à la ligne 30, page 2, par une virgule et en ajoutant ce qui suit:

«et que la viabilité commerciale des lignes de transport soit mise en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement.»

Un débat s'engage, puis Les Benjamin propose.—Que l'amendement soit modifié en ajoutant à la suite du mot «pleinement», les mots «et que, en conséquence, les intérêts du développement régional aient priorité sur les intérêts commerciaux en cas de conflit entre les deux»

Après plus ample débat, le sous-amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

Puis l'amendement est mis aux voix et adopté.

Fernand Robichaud a l'intention de proposer.—Que l'article 3 soit modifié en substituant à la ligne 30, page 2, ce qui suit:

«économique régional, et que la viabilité commerciales, tant sous le rapport des services de transports que de la fourniture d'installations et de services connexes, soit considérée comme un objectif, et que si le gouvernement du Canada décide, seul ou conjointement avec un ou plusieurs gouvernements provinciaux qu'atteindre des objectifs nationaux ou régionaux exige que ces objectifs aient priorité sur l'objectif de viabilité commerciale, les avantages et les coûts en cause devraient être déterminés et tous les coûts supplémentaires devraient être assumés par le ou les gouvernements concernés.»

Le président a des doutes sur la recevabilité de la motion sous le rapport de la procédure.

Après débat, l'amendement est retiré à l'unanimité.

Iain Angus propose,—Que l'article 3 soit modifié en substituant aux lignes 31 à 35, page 2, ce qui suit:

"(e) no single carrier or mode of transportation will bear, as far as practicable, a greater proportion of the real cost of the resources, facilities and services provided to that carrier or mode at public expense, than any other single carrier or mode of transportation is required to bear,"

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 7.

Iain Angus moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 36, on page 2, and substituting the following therefor:

"receives compensa—"

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

Darryl Gray moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 36, on page 2, and substituting the following therefor:

"so far as practicable, receives fair and reasonable compensa—"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 3, as amended, carried, on division.

On Clause 4

Iain Angus moved,—That Clause 4 be amended by adding immediately after line 3, on page 4, the following:

"d) the economic and political security of Canada."

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

Clause 4 carried.

On Clause 6

Fernand Robichaud moved,—That Clause 6 be amended by striking out line 33, on page 4, and substituting the following therefor:

"tion 8, of not more than nine members representative of each region of Canada"

After debate, André Ouellet moved,—That the amendment be amended by adding the words "of which there is at least one" after the word "members" and substituting the word "from" for the word "of" after the word "representative".

After debate, the question was put on the sub-amendment.

And the result of the vote, by a show of hands, having been announced: Yeas: 5; Nays: 5.

The Chairman cast his vote in the affirmative.

Les Benjamin proposed to move,—That the amendment be amended by striking out the word "nine" and substituting the word "twelve".

«e) Nul transporteur ou mode de transport ne supporte, dans la mesure du possible, une part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics qui soit plus grande que celle de tout autre transporteur ou mode de transport»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 2; Contre: 7.

Iain Angus propose,—Que l'article 3 soit modifié en substituant à la ligne 37, page 2, ce qui suit:

«port soit»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

Darryl Gray propose,—Que l'article 3 soit modifié en substituant à la ligne 38, page 2, ce qui suit:

«indemnisé, de façon juste et raisonnable, du coût des ressources, installa—»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 3, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 4

Iain Angus propose,—Que l'article 4 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 6, page 4, ce qui suit:

«d) un obstacle abusif à la sécurité économique et politique du Canada»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

L'article 4 est adopté.

Article 6

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 6 soit modifié en substituant à la lignes 23, page 4, ce qui suit:

«8, d'au plus neuf membres représentatifs de chaque région du Canada nommés par le»

Après débat, André Ouellet propose,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant après le mot «représentatifs» les mots «dont au moins un».

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix.

Puis le résultat du vote à main levée est annoncé: Pour: 5; Contre: 5.

Le président vote par l'affirmative.

Les Benjamin a l'intention de proposer,—Que l'amendement soit modifié en substituant au mot «neuf» le mot «douze».

The Chairman rule the proposed sub-amendment out of order on the grounds it infringed upon the financial initiative of the Crown.

After further debate, the question being put on the amendment, as amended, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 6; Nays: 4.

Darryl Gray moved,—That Clause 6 be amended by striking out lines 39 and 40, on page 4, and lines 1 and 2, on page 5.

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 2.

By unanimous consent, Clause 6, as amended, was allowed to stand.

At 11:23 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:36 o'clock a.m., the sitting resumed.

On Clause 7

Iain Angus moved,—That Clause 7 be amended by adding immediately after line 11, on page 5, the following:

“(3) Members of the Agency will be chosen to reflect equal representation from the perspective of shippers, transportation companies, organized labour and consumer interests along with a Chairperson who does not represent any of the above interest groups.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 8.

Clause 7 carried.

On Clause 9

Iain Angus moved,—That Clause 9 be amended by adding immediately after line 34, on page 5, the following:

“(c) be engaged in, or associated with, any business or undertaking which would be defined as a shipper under Section 4.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

André Ouellet moved,—That Clause 9 be amended by adding immediately after line 34, on page 5, the following:

“(1.1) Subsection (1) does not apply to a member who complies with the disclosure requirements prescribed by regulation.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

And the question being put on Clause 9, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 6; Nays: 4.

On Clause 12

Darryl Gray moved,—That Clause 12 be amended by striking out lines 28 and 29, on page 6, and substituting the following therefor:

“officer of the Agency and has the”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 6; Nays: 1.

Le président déclare irrecevable le sous-amendement qui empiète sur l'initiative financière de la Couronne.

Après plus ample débat, l'amendement, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 6; Contre: 4.

Darryl Gray propose,—Que l'article 6 soit modifié en retranchant les lignes 28 et 29, page 4, et les lignes 1 et 2, page 5.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 7; Contre: 2.

Par consentement unanime, l'article 6, sous sa forme modifiée, est réservé.

À 11 h 23, le Comité interrompt les travaux.

À 11 h 36, le Comité reprend les travaux.

Article 7

Iain Angus propose,—Que l'article 7 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 8, page 5, ce qui suit:

«(3) Les membres de l'Office seront choisis de façon à représenter également le point de vue des expéditeurs, des compagnies de transport, des travailleurs syndiqués et des intérêts des consommateurs: le président ne représentera aucun des groupes d'intérêt ci-dessus.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 8.

L'article 7 est adopté.

Article 9

Iain Angus propose,—Que l'article 9 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 30, page 5, ce qui suit:

«c) s'occuper d'une entreprise ou exploitation qui est un expéditeur au sens de l'article 4 ou lui être associés.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

André Ouellet propose,—Que l'article 9 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 34, page 5, ce qui suit:

«(1.1) Le paragraphe 1(1) ne s'applique pas à un membre qui se conforme aux exigences de révélation prescrites par règlement.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

Puis l'article 9 est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 6; Contre: 4.

Article 12

Darryl Gray propose,—Que l'article 12 soit modifié en substituant aux lignes 25 à 27, page 6, ce qui suit:

«de l'Office; à ce titre, il assure la direction et le contrôle de ses».

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 6; Contre: 1.

Clause 12, as amended, carried.

On Clause 19

Iain Angus proposed to move.—That Clause 19 be amended by adding immediately after line 3, on page 8, the following:

“(2) The Agency shall establish an independent research body directed to conduct ongoing analysis of transportation policy and to perform what other transportation research as the Agency shall require.”

The Chairman ruled the amendment out of order since the establishment of a research body would create an additional charge on the Treasury.

Clause 19 carried.

On Clause 20

Darryl Gray moved.—That Clause 20 be amended by adding immediately after line 7, on page 8, the following:

“(2) The Agency may establish regional offices outside of the National Capital Region described in the schedule to the *National Capital Act*.

(3) Subject to subsection (4), a member of the Agency appointed under section 6 shall reside in the National Capital Region described in the schedule to the *National Capital Act* or within such distance thereof as is determined by the Governor in Council.

(4) Where a regional office of the Agency is established, a member of the Agency appointed under section 6 and designated for the purposes of this subsection by the Chairman shall reside within such distance of the regional office as is determined by the Chairman.”

and by renumbering the subsequent subclause accordingly.

After debate, Dennis Cochrane proposed to move.—That the amendment be amended by changing the word “may” to read “shall” and the words “in Atlantic and Western Canada” be inserted after the word “offices”.

The Chairman ruled the proposed sub-amendment out of order on the grounds that it infringed upon the financial initiative of the Crown.

Fernand Robichaud moved.—That the amendment be amended by adding the words “and, if any regional offices are established, one shall be in Atlantic Canada and one in Western Canada” after the words “National Capital Act”.

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 2.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 20, as amended, carried.

On Clause 21

L'article 12, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 19

Iain Angus a l'intention de proposer.—Que l'article 19 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 8, ce qui suit:

«(2) L'Office établit un organisme de recherche indépendant chargé de procéder en permanence à une analyse de la politique des transports et d'effectuer toute autre recherche sur les transports que l'Office pourra exiger.»

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car la création d'un organisme de recherche ajouterait à la charge du Trésor.

L'article 19 est adopté.

Article 20

Darryl Gray propose.—Que l'article 20 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 5, page 8, ce qui suit:

«(2) L'Office peut établir des bureaux régionaux hors de la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la Loi sur la Capitale nationale.

(3) Sous la réserve du paragraphe (4), les membres de l'Office nommés en vertu de l'article 6 résident dans la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la Loi sur la Capitale nationale ou dans la périphérie de cette région définie par le gouverneur en conseil.

(4) En cas d'établissement d'un bureau régional de l'Office, les membres de l'Office nommés en vertu de l'article 6 et désignés par le président pour l'application du présent paragraphe résident dans la périphérie du bureau régional définie par le président.»

et en apportant le changement de désignation numérique qui en découle.

Après débat, Dennis Cochrane a l'intention de proposer.—Que l'amendement soit modifié en substituant au mot «peut» le mot «doit», et en insérant à la suite du mot «bureaux» les mots «dans la région de l'Atlantique et de l'Ouest. . .»

Le président déclare irrecevable le sous-amendement car ce serait là empiéter sur l'initiative financière de la Couronne.

Fernand Robichaud propose.—Que l'amendement soit modifié en ajoutant à la suite des mots «Loi sur la Capitale nationale», les mots «d'après lequel un de ces bureaux se trouverait dans l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada».

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 8; Contre: 2.

L'amendement, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et adopté.

L'article 20, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 21

On motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That Clause 21 be amended by striking out lines 15 to 17, on page 8, and substituting the following therefor:

“Agency and the conduct of business at meetings of the Agency.”

Clause 21, as amended, carried.

On Clause 23

Fernand Robichaud proposed to move,—That Clause 23 be amended by adding immediately after line 31, on page 9, the following:

“(2) The Agency shall not order the abandonment of the operation of any rail line in Canada before January 1, 1990.”

By unanimous consent, it was agreed that the amendment would be allowed to stand and moved at a later stage of the bill.

Clause 23 carried.

On Clause 35

Les Benjamin moved,—That Clause 35 be amended by striking out line 15, on page 13, and substituting the following therefor:

“mine any matter concerning safety or transportation security under any”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 6.

André Ouellet moved,—That Clause 35 be amended by adding immediately after line 23, on page 13, the following:

“(5)(a) The Agency may, on complaint or of its own motion, inquire into, hear and determine whether a service or refusal to provide a service by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of persons, including those persons who are disabled.

(b) Where an accessibility standard concerning obstacles to the mobility of persons is established under any Act of Parliament, and the standard is administered by the Agency, the standards shall determine whether an obstacle is undue or not.

(c) The Agency may require a person to do or refrain from doing any act, matter or thing that the person is or may be required to do or is prohibited from doing under this Section, and in addition, may order payment of compensation to the person or persons whose mobility was unduly restricted.”

After debate, the amendment was, by unanimous consent, allowed to stand.

Clause 35 was allowed to stand.

During the meeting, the Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

Sur motion de Gordon Taylor, il est convenu,—Que l'article 21 soit modifié en substituant aux lignes 14 et 15, page 8, ce qui suit:

«bres et régir la conduite de ces réunions.»

L'article 21 ainsi modifié est adopté.

Article 23

Fernand Robichaud a l'intention de proposer,—Que l'article 23 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 23, page 9, ce qui suit:

«(2) L'Office ne prononce l'abandon d'aucune ligne de chemin de fer au Canada avant le 1^{er} janvier 1990.»

Par consentement unanime, il est convenu que l'amendement soit réservé et mis aux voix plus tard.

L'article 23 est adopté.

Article 35

Les Benjamin propose,—Que l'article 35 soit modifié en substituant à la ligne 14, page 13, ce qui suit:

«ou de sécurité des transports,»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 6.

André Ouellet propose,—Que l'article 35 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 21, page 13, ce qui suit:

«(5) a) L'Office peut, sur plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur la question de savoir si un service ou le refus d'un transporteur de fournir un service constitue un obstacle indu à la mobilité des personnes, y compris les personnes handicapées.

b) Lorsqu'une norme d'accessibilité concernant les obstacles à la mobilité des personnes est établie par une loi du Parlement, et que l'Office est chargé de son application, c'est la norme qui détermine si un obstacle est ou non un obstacle indu.

c) L'Office peut exiger qu'une personne fasse ou s'abstienne de faire quelque chose que cette personne est ou peut être requise de faire ou se voit interdite de faire en vertu du présent article; il peut, en outre, ordonner le paiement d'une indemnité à la personne ou aux personnes dont la mobilité a été indûment restreinte.»

Après débat, l'amendement est réservé à l'unanimité.

L'article 35 est réservé.

Au cours de la séance, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 13 h 05, le Comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

AFTERNOON SITTING (58)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m., this day, in room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Joe Reid.

Other Member present: Howard E. Crosby.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Appearing: The Honourable John Crosbie, Minister of Transport; Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel. *From the Department of Transport:* Nick J. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987, and Wednesday, February 11, 1987, relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11.*)

The Committee resumed consideration of its clause-by-clause study of Bill C-18.

The Committee resumed consideration of clauses previously allowed to stand.

On Clause 36

Gordon Taylor moved,—That Clause 36 be amended by striking out line 42, on page 13, and substituting the following therefor:

“interests of shippers or carriers in Canada to appear and”.

After debate, on motion of André Ouellet, it was agreed,—That the amendment be amended by adding the words “or passengers” after the word “carriers”.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 36, as amended, carried.

On Clause 38

Gordon Taylor moved,—That Clause 38 be amended by striking out lines 35 and 36, on page 14, and substituting the following therefor:

“under mortgage or any other cause, a transportation undertaking or portion thereof is oper-”

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (58)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président.*)

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Joe Reid.

Autre député présent: Howard E. Crosby.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Comparaissent: L'honorable John Crosbie, ministre des Transports; Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale interimaire. *Du ministère des Transports:* Nick J. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11.*)

Le Comité reprend l'étude, article par article, du projet de loi C-18.

Le Comité reprend l'étude des articles précédemment réservés.

Article 36

Gordon Taylor propose,—Que l'article 36 soit modifié à la ligne 37, page 13, en substituant ce qui suit:

«représentant les intérêts des expéditeurs ou des transporteurs au»

Après débat, sur motion d'André Ouellet, il est convenu,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant à la suite du mot «expéditeurs» les mots «et des voyageurs».

L'amendement, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et adopté.

L'article 36, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 38

Gordon Taylor propose,—Que l'article 38 soit modifié à la ligne 35, page 14, en substituant ce qui suit:

«vabilité ou vente hypothécaire, une entreprise de».

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 38, as amended, carried.

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Clause 35 previously allowed to stand.

After debate, Clause 35 was again allowed to stand.

On Clause 42

By unanimous consent, on motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That Clause 42 be amended by striking out lines 5 to 10, on page 16, and substituting the following therefor:

“Agency may be made an order of the Federal Court or of any superior court and is enforceable in the same manner as an order of the court.

(2) To make a decision or order an order of a court, the usual practice”;

and by striking out lines 13 to 45, on page 16, and lines 1 and 2, on page 17, and substituting the following therefor:

“Secretary of the Agency may file with the registrar of the court a certified copy of the decision of order, signed by the Chairman and sealed with the Agency’s seal and thereupon the decision or order becomes an order of the court.

(3) Where a decision or order that has been made an order of a court is rescinded or varied by a subsequent decision or order of the Agency, the order of the court shall be deemed to have been cancelled and the subsequent decision or order may, in the same manner, be made an order of the court.

(4) The Agency may, before or after its decision or order is made an order of any court, enforce the decision or order by its own action.”

Clause 42, as amended, carried.

On Clause 43

Les Benjamin proposed to move,—That Clause 43 be amended by striking out lines 3 to 13, on page 17.

The Chairman ruled the proposed amendment out of order since it would in effect delete Clause 43 and the proper course is to vote against the clause.

After debate, Clause 43 carried, on division.

Clauses 44 and 46 carried severally.

On Clause 47

Gordon Taylor moved,—That Clause 47 be amended by striking out lines 1 to 18, on page 19, and substituting the following therefor:

Après débat, l’amendement est mis aux voix et adopté.

L’article 38 ainsi modifié est adopté.

Par consentement unanime, le Comité étudie de nouveau l’article 35 précédemment réservé.

Après débat, l’article 35 est de nouveau réservé.

Article 42

Par consentement unanime, sur motion de Gordon Taylor, il est convenu,—Que l’article 42 soit modifié en substituant aux lignes 4 et 5, page 16, ce qui suit:

«peuvent être assimilés à des ordonnances de la Cour»

en substituant aux lignes 12 à 32, page 16, ce qui suit:

«moyen d’une copie certifiée conforme, déposée auprès du greffier de la cour par le secrétaire de l’Office, de la décision ou de l’arrêté en cause, signée par le président et revêtue du sceau de l’Office.»

en substituant à la ligne 33, page 16, ce qui suit:

«(3) Les décisions ou arrêtés de l’Office qui»

en substituant aux lignes 35 et 36, page 16, ce qui suit:

«tés déjà assimilés à des ordonnances d’une cour sont réputés annuler ces ordonnances et peuvent, selon les»

en substituant à la ligne 41, page 16, ce qui suit:

«ont été assimilés à des ordonnances d’une cour.»

L’article 42 ainsi modifié est adopté.

Article 43

Les Benjamin a l’intention de proposer,—Que l’article 43 soit modifié en retranchant les lignes 1 à 12 page 17.

Le président déclare irrecevable l’amendement proposé car cela reviendrait à retrancher l’article 43, alors que la procédure exige que l’on vote contre l’article.

Après débat, l’article 43 est adopté avec voix dissidente.

Les articles 44 et 46 sont respectivement adoptés.

Article 47

Gordon Taylor propose,—Que l’article 47 soit modifié en substituant aux lignes 1 à 20, page 19, ce qui suit:

“47. Sections 48 to 57 apply only in respect of matters arising between shippers and carriers that involve

(a) the carriage of goods by air to which Part II applies, other than their carriage internationally; or

(b) the carriage of goods by railways to which the *Railway Act* applies, other than

(i) the movement of grain to which the *Western Grain Transportation Act* applies, or

(ii) their carriage in trailers or containers on flat cars unless the containers arrive by water at a port in Canada served by only one railway company for further movement by rail or by rail at such a port for further movement by water.”

After debate, on motion of Iain Angus, it was agreed,—That the amendment be amended by inserting in the last line the words “in Canada” after the word “port”.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 47, as amended, carried.

During the meeting the Minister made a statement and, with the Parliamentary Secretary and the witnesses, answered questions.

At 5:44 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 6:40 o'clock p.m., the sitting resumed.

Clauses 48 to 50 carried severally.

On Clause 51

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 51 be amended, in the French version only, by striking out lines 20 and 21, on page 21, and substituting the following therefor:

“à fournir à l'arbitre, des renseignements supplémentaires que celles-ci lui ont fourni à sa demande.”

Gordon Taylor moved,—That Clause 51 be amended by striking out lines 35 to 49, on page 21, and lines 1 to 12, on page 22, and substituting the following therefor:

“to be relevant to the matter.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Clause 51, as amended, carried.

On Clause 52

On motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That Clause 52 be amended by adding immediately after line 43, on page 22, the following:

“(3) The carrier shall, forthwith after the arbitrator's decision, set out the rate or rates or the conditions associated with the movement of goods that have been

“47. Les articles 48 à 57 s'appliquent exclusivement aux différends entre expéditeurs et transporteurs dans les domaines suivants:

a) le transport des marchandises sous le régime de la partie II, à l'exception du transport de marchandises par air;

b) le transport des marchandises par chemin de fer sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'exception:

(i) du transport de céréales sous le régime de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

(ii) de leur transport par remorques, ou conteneurs, posés sur wagons plats, sauf si les conteneurs arrivent par eau à un port du Canada, desservi par une seule compagnie de chemin de fer en vue du transport ultérieur par rail, ou arrivent par rail à ce port en vue du transport ultérieur par eau.”

Après débat, sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que l'amendement soit modifié en insérant à la dernière ligne, à la suite du mot «port», les mots «au Canada».

L'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

L'article 47 ainsi modifié est adopté.

Au cours de la séance, le Ministre fait une déclaration, puis lui-même, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

À 17 h 44, le Comité interrompt les travaux.

À 18 h 40, le Comité reprend les travaux.

Les articles 48 à 50 sont adoptés respectivement.

Article 51

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 51 soit modifié dans la version française seulement, en substituant aux lignes 20 et 21, page 21, ce qui suit:

“à fournir à l'arbitre, des renseignements supplémentaires que celles-ci lui ont fournis à sa demande.”

Gordon Taylor propose,—Que l'article 51 soit modifié en substituant les lignes 28 à 40, page 21, par ce qui suit:

«autre élément utile.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté avec voix dissidente.

L'article 51 ainsi modifié est adopté.

Article 52

Sur motion de Gordon Taylor, il est convenu,—Que l'article 52 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 38, page 22, ce qui suit:

«(3) Le transporteur inscrit, sans délai après la décision de l'arbitre, les prix ou conditions liés à l'acheminement des marchandises choisis par l'arbitre

selected by the arbitrator in a tariff of the carrier, unless, where the carrier is entitled to keep the rate or rates or conditions confidential, the parties to the arbitration agree to include the rate or rates or conditions in a contract that the parties agree to keep confidential or in an agreement described in section 121.”

and by renumbering the subsequent subclauses and the cross-references therein accordingly.

Ross Belsher moved,—That Clause 52 be amended by striking out line 47, on page 22, and substituting the following therefor:

“by all of the parties to the arbitration within thirty”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Clause 52, as amended, carried, on division.

On Clause 53

By unanimous consent, on motion of Ross Belsher, it was agreed.—That Clause 53 be amended by striking out lines 27 to 30, on page 23, and substituting the following therefor:

“final offer arbitration proceedings.

(2) The shipper and the carrier shall share in the payment of the fee fixed under subsection (1) and in the cost of the preparation of any reasons requested pursuant to section 52 in equal amounts, whether or not the”

and by striking out lines 33 to 36, on page 23.

Clause 53, as amended, carried.

On Clause 54

By unanimous consent, on motion of Ross Belsher, it was agreed.—That Clause 54 be amended, in the English version only, by striking out line 38, on page 23, and substituting the following therefor:

“any party to a final offer arbitration wishes”

and by striking out line 40, on page 23, and substituting the following therefor:

“confidential,

(a) the Agency and the arbitrator”

and by striking out line 45, on page 23, and substituting the following therefor:

“person other than the parties thereto; and

(b) no reasons for the decision given pursuant to subsection 52(4) shall contain those matters or information included in a contract that the parties thereto agreed to keep confidential.”

Clause 54, as amended, carried.

Clauses 55 to 57 carried severally.

On Clause 58

dans un tarif du transporteur, sauf si, dans les cas où celui-ci a droit de ne pas dévoiler les prix ou conditions, les parties à l'arbitrage conviennent de les inclure dans un contrat confidentiel conclu entre les parties ou dans l'accord prévu à l'article 121.»

et en apportant les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

Ross Belsher propose.—Que l'article 52 soit modifié en substituant à la ligne 41, page 22, ce qui suit:

«(4) Sur demande de toutes les parties à l'arbitrage»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté avec voix dissidente.

L'article 52 ainsi modifié est adopté avec voix dissidente.

Article 53

Par consentement unanime, sur motion de Ross Belsher, il est convenu.—Que l'article 53 soit modifié en substituant aux lignes 20 à 22, page 23, ce qui suit:

«afférents.

(2) Les honoraires fixés en vertu du paragraphe (1) et les frais de préparation des motifs demandés en application de l'article 52 sont à la charge de l'expéditeur et du transporteur en parts égales, même dans les»

et en retranchant les lignes 25 à 27 page 23.

L'article 53 ainsi modifié est adopté.

Article 54

Par consentement unanime, sur motion de Ross Belsher, il est convenu.—Que l'article 54 soit modifié dans la version anglaise seulement, en substituant à la ligne 38, page 23, ce qui suit:

«any party to a final offer arbitration wishes»

en substituant à la ligne 40, page 23, ce qui suit:

«confidential,

(a) the Agency and the arbitrator»

et en substituant à la ligne 45, page 23, ce qui suit:

«person other than the parties thereto; and

(b) no reasons for the decision given pursuant to subsection 52(4) shall contain those matters or information included in a contract that the parties thereto agreed to keep confidential.»

L'article 54 ainsi modifié est adopté.

Les articles 55 à 57 sont respectivement adoptés.

Article 58

On motion of Ross Belsher, it was agreed.—That Clause 58 be amended by striking out lines 23 to 45, on page 24, and substituting the following therefor:

“58. Sections 59 to 63 apply only in respect of matters arising between shippers and carriers that involve

(a) the carriage of goods by air to which Part II applies, other than their carriage internationally;

(b) the carriage of goods by railways to which the *Railway Act* applies, other than the movement of grain to which the *Western Grain Transportation Act* applies;

(c) the carriage of goods by water, where the carrier is authorized to do so under Part V or is a member of a conference to which the *Shipping Exemption Act, 1979* applies; or

(d) the transmission of a commodity by means of a commodity pipeline as defined in Part VI where a direction of the Minister has been issued under section 240 in respect of the commodity pipeline.”

Clause 58, as amended, carried.

On Clause 59

André Ouellet moved,—That Clause 59 be amended by striking out lines 5 and 6, on page 25, and substituting the following therefor:

“(2) Where a person or organization has reason to believe

(a) that the effect of any rate or service established”

After debate, the amendment was, by unanimous consent, amended by striking out the words “(a) that the effect of any rate or service established”.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 59, as amended, carried.

On Clause 60

By unanimous consent, Ross Belsher moved,—That Clause 60 be amended, in the English version only, by striking out line 23, on page 26, and substituting the following therefor:

“competitive transportation service; and”

and by striking out lines 31 and 32, on page 26, and substituting the following therefor:

“or efficiency factor.”

After debate, the question being put on the amendments, they were agreed to.

Fernand Robichaud moved,—That Clause 60 be amended by adding immediately after line 32, on page 26, the following:

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu.—Que l'article 58 soit modifié en substituant aux lignes 18 à 41, page 24, et aux lignes 1 et 2, page 25, ce qui suit:

«58. Les articles 59 à 63 s'appliquent exclusivement aux différends survenant entre expéditeurs et transporteurs dans les domaines suivants:

a) le transport de marchandises sous le régime de la partie II, à l'exception du transport international de marchandises par air;

b) le transport de marchandises par chemin de fer sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'exception du transport de céréales sous le régime de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*;

c) le transport de marchandises par eau, si le transporteur y est autorisé sous le régime de la partie V ou s'il est membre d'une conférence sous le régime de la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*;

d) le transport de produits par productoduc au sens de la partie VI, si le productoduc a fait l'objet d'instructions données par le ministre en application de l'article 240.»

L'article 58 ainsi modifié est adopté.

Article 59

André Ouellet propose,—Que l'article 59 soit modifié en substituant aux lignes 7 et 8, page 25, ce qui suit:

«(2) La personne ou l'organisation ayant des motifs de croire qu'un prix ou un service fixé par un ou plusieurs transp»

Après débat, par consentement unanime, l'amendement est modifié en retranchant les mots «qu'un prix ou un service fixé par un ou plusieurs transports»

L'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

L'article 59 ainsi modifié est adopté.

Article 60

Par consentement unanime, Ross Belsher propose,—Que l'article 60 soit modifié dans la version anglaise seulement en substituant à la ligne 23, page 26, ce qui suit:

«competitive transportation service; and»

et en substituant aux lignes 29 et 30, page 26, ce qui suit:

«d'efficacité.»

Après débat, les amendements sont mis aux voix et adoptés.

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 60 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 28, page 26, ce qui suit:

“(f) regional, social and economic development objectives”

After debate, André Ouellet moved,—That the amendment be amended by deleting the words “social and”.

The question being put on the sub-amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 6; Nays: 0.

After further debate, the question being put on the amendment, as amended, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Clause 60, as amended, carried.

Clause 61 carried.

On Clause 62

André Ouellet moved,—That Clause 62 be amended by striking out lines 5 and 6, on page 27, and substituting the following therefor:

“if the disclosure of such confidential contract is made according to rules made pursuant to subsection 22(1).”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Clauses 62 and 63 carried severally.

On Clause 64

Iain Angus moved,—That Clause 64 be amended by adding immediately after line 37, on page 27, the following:

“(2) The intention to review under this section shall be announced in reasonable time prior to the review taking place to allow the opportunity for public input.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Clauses 64 and 65 carried severally.

On Clause 67

Ross Belsher moved,—That Clause 67 be amended by striking out lines 25 to 30, on page 29, and substituting the following therefor:

“person or entity that is controlled in fact by Canadians and of which at least seventy-five per cent, or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify, of the voting interests of the person or entity are owned or controlled by”

Iain Angus moved,—That the amendment be amended by striking out the words “or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify”.

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was negatived on the following division:

«f) les objectifs de développement régional, social et économique.»

Après débat, André Ouellet propose,—Que l'amendement soit modifié en supprimant les mots «social et»

Le sous-amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 6; Contre: 0.

Après plus ample débat, l'amendement, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

L'article 60, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 61 est adopté.

Article 62

André Ouellet propose,—Que l'article 62 soit modifié en substituant à la ligne 4, page 27, ce qui suit:

«disposition, si la divulgation de ce contrat se fait conformément à des règles établies en vertu du paragraphe 22(1).»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

Les articles 62 et 63 sont respectivement adoptés.

Article 64

Iain Angus propose,—Que l'article 64 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 33, page 27, ce qui suit:

«(2) l'intention de procéder à une révision est annoncée dans un délai raisonnable avant le début de l'opération de révision pour donner au public la possibilité de se faire entendre»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

Les articles 64 et 65 sont respectivement adoptés.

Article 67

Ross Belsher propose,—Que l'article 67 soit modifié en substituant aux lignes 9 et 10, page 29, ce qui suit:

«Canada ou leurs mandataires et les personnes ou organismes, contrôlés de fait par des Canadiens, dont au moins soixante-quinze»

b) en substituant aux lignes 14 et 15, page 29, ce qui suit:

«sont détenues et contrôlées par des Canadiens.»

Iain Angus propose,—Que l'amendement soit modifié en retranchant les mots «ou tel pourcentage inférieur des actions assorties du droit de vote désigné par règlement du gouverneur en conseil».

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix:

YEAS

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

NAYS

Ross Belsher
Dennis Cochrane
Darryl Gray

Robert Layton
Gordon Taylor—(5)

After further debate, the amendment was, by unanimous consent, amended in the last line of the English version only by changing the word "or" to "and".

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

André Ouellet moved,—That Clause 67 be amended by striking out line 31, on page 29, and substituting the following therefor:

"Canadians but does not include Canadian subsidiaries of foreign companies and agents of these foreign companies;"

After debate, the amendment was, by unanimous consent, allowed to stand.

André Ouellet moved.—That Clause 67 be amended by adding immediately after line 22, on page 30, the following:

"or, any other area deemed to be in a designated area by the Governor in Council."

After debate, the question being put on the amendment, it was negated on the following division:

YEAS

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

NAYS

Ross Belsher
Terry Clifford
Dennis Cochrane

Darryl Gray
Gordon Taylor—(5)

By unanimous consent, Clause 67, as amended, was allowed to stand.

On Clause 68

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That Clause 68 be amended by striking out line 41, on page 31, and substituting the following therefor:

"service, aerial photography service, aerial forest fire management service, aerial"

Clause 68, as amended, carried.

On Clause 71

Les Benjamin moved,—That Clause 71 be amended by adding immediately after line 35, on page 32, the following:

"has demonstrated the capability and willingness to provide the highest possible level of safety and"

POUR

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

CONTRE

Ross Belsher
Dennis Cochrane
Darryl Gray

Robert Layton
Gordon Taylor—(5)

Après plus ample débat, par consentement unanime, l'amendement est modifié, dans la version anglaise seulement, en substituant au mot «or» le mot «and».

L'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

André Ouellet propose.—Que l'article 67 soit modifié en substituant à la ligne 15, page 29, ce qui suit:

«détenues ou contrôlées par des Canadiens, à l'exception des sociétés qui sont des filiales canadiennes de sociétés étrangères et des agents de ces sociétés étrangères.»

Après débat, par consentement unanime, l'amendement est réservé.

André Ouellet propose.—Que l'article 67 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 14, page 31, ce qui suit:

«ou toute autre zone jugée zone désignée par le gouverneur en conseil.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix:

POUR

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

CONTRE

Ross Belsher
Terry Clifford
Dennis Cochrane

Darryl Gray
Gordon Taylor—(5)

Par consentement unanime, l'article 67 ainsi modifié est réservé.

Article 68

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que l'article 68 soit modifié en insérant à la suite du mot «épandage», à la ligne 28, page 31 ce qui suit:

«de lutte contre les incendies de forêt»

L'article 68 ainsi modifié est adopté.

Article 71

Les Benjamin propose,—Que l'article 71 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 29, page 32, ce qui suit:

«et à la capacité et volonté démontrées d'offrir le niveau de sécurité le plus élevé possible.»

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 6.

Les Benjamin moved,—That Clause 71 be amended by striking out line 37, on page 32, and substituting the following therefor:

“erage, and has satisfied all other financial, operational and other expertise criteria the Agency shall prescribe.”

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 6.

Clause 71 carried.

On Clause 72

Les Benjamin moved,—That Clause 72 be amended by adding immediately after line 46, on page 33, the following:

“(c) it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.”

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 72 be amended by striking out line 16, on page 34, and substituting the following therefor:

“areas to be served, size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call,”

Clause 72, as amended, carried.

Clauses 73 and 75 carried severally.

On Clause 76

André Ouellet moved,—That Clause 76 be amended by striking out line 18, on page 35, and substituting the following therefor:

“one hundred and eighty days after the notice is given or until”

Dennis Cochrane moved,—That the amendment be amended by striking out the words “one hundred and eighty” and substituting the words “one hundred and twenty”.

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 4.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 76, as amended, carried.

On Clause 77

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 77 be amended by striking out line 31, on page 35, and substituting the following therefor:

“(a) for such period not exceeding one hundred and twenty”

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 6.

Les Benjamin propose,—Que l'article 71 soit modifié en insérant à la suite du mot «réglementaire», à la ligne 29, page 32 ce qui suit:

«et à la conformité à tous les autres critères d'ordre financier ou relatifs à l'exploitation ou à tout autre élément de compétence que l'Office établit par règlement.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 6.

L'article 71 est adopté.

Article 72

Les Benjamin propose,—Que l'article 72 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 30, page 33, ce qui suit:

«c) L'Office est convaincu que le service aérien commercial proposé s'impose actuellement et s'imposera à l'avenir pour des raisons de nécessité et de commodité pour le public.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 72 soit modifié en substituant à la ligne 12, page 34, ce qui suit:

«desservir, la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les escales, les tarifs,»

L'article 72 ainsi modifié est adopté.

Les articles 73 et 75 sont respectivement adoptés.

Article 76

André Ouellet propose,—Que l'article 76 soit modifié en substituant à la ligne 15, page 35, ce qui suit:

«cent quatre-vingts jours suivant la date de son constat,»

Dennis Cochrane propose,—Que l'amendement soit modifié en substituant aux mots «cent quatre-vingts» les mots «cent vingts».

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 5; Contre: 4.

L'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

L'article 76 ainsi modifié est adopté.

Article 77

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 77 soit modifié en substituant à la ligne 25, page 35, ce qui suit:

«cent vingts jours suivant la date de son constat,»

Clause 77, as amended, carried.

Clauses 78 and 83 carried severally.

On Clause 91

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 91 be amended by striking out line 13, on page 41, and substituting the following therefor:

“areas to be served, size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call,”

Clause 91, as amended, carried.

Clause 92 carried.

On Clause 96

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 96 be amended by striking out line 43, on page 42, and substituting the following therefor:

“size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call, tariffs, fares, rates”

Clause 96, as amended, carried.

Clause 97 carried.

On Clause 102

André Ouellet moved,—That Clause 102 be amended by adding immediately after line 21, on page 44, the following:

“or to deem any other area to be within the designated area”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 2.

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 102 be amended by adding immediately after line 26, on page 44, the following:

“(c) establishing weight groups of aircraft that are permitted to be operated under domestic licences referred to in subsection 72(2), under scheduled international licences or under non-scheduled international licences;

(d) respecting the issuance, amendment and cancellation of permits for the operation of international charters and the operation of domestic charters between points or to or from any point in the designated area in accordance with the public interest and in accordance with such other requirements specified or referred to in the regulations;”

and by relettering the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly.

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 102 be amended by adding immediately after line 8, on page 45, the following:

“(h) respecting tariffs, fares, charges and terms and conditions of carriage applicable to the provision to disabled persons of air services or services incidental thereto;”

L'article 77 ainsi modifié est adopté.

Les articles 78 et 83 sont respectivement adoptés.

Article 91

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 91 soit modifié en substituant à la ligne 11, page 41, ce qui suit:

«desservir, la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les escales, les tarifs,»

L'article 91 ainsi modifié est adopté.

L'article 92 est adopté.

Article 96

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 96 soit modifié en substituant à la ligne 32, page 42, ce qui suit:

«points ou régions à desservir, la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les»

L'article 96 ainsi modifié est adopté.

L'article 97 est adopté.

Article 102

André Ouellet propose,—Que l'article 102 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 19, page 44, ce qui suit:

«ou en tenant toute autre région pour comprise dans la zone désignée.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 7; Contre: 2.

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 102 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 23, page 44, ce qui suit:

«c) fixer les catégories des aéronefs, selon leur poids, qui peuvent être exploités sous licence intérieure visée au paragraphe 72(2), sous licence internationale service régulier ou sous licence internationale service à la demande;

d) régir la délivrance, la modification et l'annulation des autorisations d'exploitation d'affrètements internationaux et d'affrètements intérieurs soit entre des points situés dans la zone désignée, soit à destination ou à partir d'un de ces points, conformément à l'intérêt public et aux autres exigences précisées ou visées par les règlements;»

en apportant les changements de désignation littérale et de présentation des renvois qui en découlent.

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 102 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 5, page 45, ce qui suit:

«h) prendre toute mesure concernant les tarifs, prix, frais et conditions de transport applicables aux services aériens et services connexes offerts aux personnes handicapées.»

and by relettering the subsequent paragraphs and the subsequent cross-references thereto accordingly.

Clause 102, as amended, carried.

Clause 106 carried.

On Clause 107

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 107 be amended by striking out lines 22 to 31, on page 47, and substituting the following therefor:

“Act, as applied by subsection (3), and no proceedings against the person shall be taken by way of summary conviction.

(3) Sections 6.7 to 7.2, 32 and 33 of the *Aeronautics Act* apply in respect of a contravention of a designated provision, with such modifications as the circumstances require, as if each reference in any of those sections and in any documents issued under any of those sections

(a) to “this Act” were a reference to this Act;

(b) to a “designated provision” were a reference to a designated provision;

(c) to “the Minister” were a reference to the Agency; and

(d) to “regulations made under paragraph 6.6(1)(b)” were a reference to regulations made under paragraph (1)(b).”

Clause 107, as amended, carried.

On Clause 109

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 109 be amended by striking out lines 25 to 29, on page 48, and substituting the following therefor:

“except terms and conditions that limit the number of fixed wing aircraft that may be operated;”

Clause 109, as amended, carried.

On Clause 110

By unanimous consent, on motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 110 be amended by striking out, in the French version only, lines 3 to 7, on page 50;

and by adding, in the French version only, immediately after line 9, on page 50, the following:

““interconnexion” Le transfert du trafic des lignes d’une compagnie de chemin de fer à celles d’une autre compagnie de chemin de fer conformément aux règlements d’application du paragraphe 153(5).”

and by striking out line 29, on page 50, and substituting the following therefor:

““tariff” means a schedule of rates, charges and terms”

André Ouellet proposed to move,—That Clause 110 be amended by adding immediately after line 15, on page 50, the following:

en apportant les changements de désignation littérale des alinéas et de présentation des renvois qui en découlent.

L'article 102 ainsi modifié est adopté.

L'article 106 est adopté.

Article 107

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu.—Que l'article 107 soit modifié en substituant, aux lignes 16 à 26, page 47, ce qui suit:

«sur l'aéronautique, appliqués conformément au paragraphe (3); les poursuites pour telle infraction ne peuvent être intentées sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

(3) Les articles 6.7 à 7.2, 32 et 33 de la *Loi sur l'aéronautique* s'appliquent relativement à une infraction à un texte désigné, avec les adaptations de circonstance, comme si la mention dans un de ces articles ou dans un document délivré en vertu d'un de ces articles:

a) de la «présente loi» était celle de la présente loi;

b) d'un «texte désigné» était celle d'un texte désigné;

c) du «ministre» était celle de l'Office;

d) des «règlements d'application de l'alinéa 6.6(1)(b)» était celle des règlements d'application de l'alinéa (1)(b).»

L'article 107 ainsi modifié est adopté.

Article 109

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu.—Que l'article 109 soit modifié en substituant aux lignes 26 à 29, page 48, ce qui suit:

«l'exception de celles qui restreignent le nombre des»

L'article 109 ainsi modifié est adopté.

Article 110

Par consentement unanime, sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 110 soit modifié dans la version française seulement en retranchant les lignes 3 à 7, page 50;

et en ajoutant, dans la version française seulement, à la suite de la ligne 9, page 50, ce qui suit:

««interconnexion» Le transfert du trafic des lignes d'une compagnie de chemin de fer à celles d'une autre compagnie de chemin de fer conformément aux règlements d'application du paragraphe 153(5).»

et en substituant à la ligne 26, page 50, ce qui suit:

««tarif» Barème des prix, frais et autres conditions»

André Ouellet a l'intention de proposer,—Que l'article 110 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 31, page 50, ce qui suit:

““domestic traffic” means a movement of traffic following a continuous route wholly within Canada;”

The Chairman ruled the amendment out of order on the grounds it was a substantive amendment to an interpretation clause.

Clause 110, as amended, carried.

On Clause 111

Fernand Robichaud moved,—That Clause 111 be amended by adding immediately after line 13, on page 51, the following:

“(2) Notwithstanding the Competition Act, more than one shipper or any association or other body representative of shippers may meet with a single railway to negotiate rates and service matters.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 4.

Clauses 111 and 112 carried severally.

On Clause 113

By unanimous consent, on motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 113 be amended by striking out lines 12 to 14, on page 52, and substituting the following therefor:

“ion, is warranted.”

and by striking out line 36, on page 52, and substituting the following therefor:

“tion (1) and within ninety days after the complaint is received,

(a) determine whether the rate in”

and by striking out lines 38 to 41, on page 52, and substituting the following therefor:

“compensatory; and

(b) where the Agency determines that the rate is not compensatory, unless the company establishes to the satisfaction of the Agency that the rate does”

Fernand Robichaud moved,—That Clause 113 be amended by striking out lines 34 to 47, on page 52, and substituting the following therefor:

“(5) The Agency shall, on completion of an investigation conducted pursuant to subsection (1), determine whether the rate in respect of which the complaint was made is compensatory and, where the Agency determines that the rate is not compensatory, it shall make an order disallowing that rate and requiring the company to substitute for that rate a rate that is compensatory.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Clause 113, as amended, carried.

Clause 119 carried.

««transport intérieur de marchandises» Le transport de marchandises selon un parcours continu entièrement situé au Canada;»

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car il modifie considérablement un article d'interprétation.

L'article 110 ainsi modifié est adopté.

Article 111

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 111 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 14, page 51, ce qui suit:

«(2) Nonobstant la *Loi sur la concurrence*, plusieurs expéditeurs ou une association ou autre organisme représentant des expéditeurs peuvent négocier des questions de prix ou de service avec une seule entreprise de chemin de fer.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 4.

Les articles 111 et 112 sont respectivement adoptés.

Article 113

Par consentement unanime, sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 113 soit modifié en substituant aux lignes 9 à 11, page 52, ce qui suit:

«relativement à ce prix.»

et en substituant à la ligne 29, page 52, ce qui suit:

«application du paragraphe (1) et dans les quatre-vingt-dix jours de la réception de la plainte, l'Office»

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 113 soit modifié en substituant aux lignes 28 à 38, page 52, ce qui suit:

«(5) Après la fin de l'enquête menée en application du paragraphe (1), l'Office détermine si le prix visé par la plainte est compensatoire et, s'il détermine qu'il n'est pas compensatoire, par arrêté, il rejette le prix et oblige la compagnie à y substituer un prix compensatoire.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

L'article 113, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 119 est adopté.

On Clause 120

André Ouellet moved,—That Clause 120 be amended by striking out line 1, on page 55, and substituting the following therefor:

“120. (1) A Canadian railway company may enter”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 5.

André Ouellet moved,—That Clause 120 be amended by adding immediately after line 4, on page 56, the following:

“(7) This section does not apply to the movement of traffic following a continuous route wholly in Canada.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Clause 120 carried, on division.

On Clause 134

André Ouellet proposed to move,—That Clauses 134 to 142 of Bill C-18 be deleted.

The Chairman ruled the amendment out of order, advising that the proper course to follow was to vote against each clause.

André Ouellet moved,—That Clause 134 be amended by striking out line 32, on page 62, and substituting the following therefor:

““connecting carrier” means a Canadian railway com—

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

André Ouellet moved,—That Clause 134 be amended by adding immediately after line 3, on page 63, the following:

““shipper” means a person referred to in section 4 who, with respect to a specific commodity:

a) has access to the lines of only one railway company at the point of origin or of destination of the movement of the traffic of the shipper and a continuous route between those points is operated by two or more companies, and

b) has no other alternative, effective, adequate and competitive transportation service by a common carrier, whether or not a carrier as defined by section 4.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 134 carried, on division.

On Clause 135

Robert Layton moved,—That Clause 135 be amended by striking out lines 32 to 38, on page 64, and substituting the following therefor:

Article 120

André Ouellet propose,—Que l'article 120 soit modifié en substituant à la ligne 1, page 155, ce qui suit:

«120. (1) les compagnies canadiennes de chemins de fer.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 5.

André Ouellet propose,—Que l'article 120 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 56, ce qui suit:

«(7) Le présent article ne s'applique pas au transport s'effectuant sur un trajet continu situé entièrement à l'intérieur du Canada.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

L'article 120 est adopté avec voix dissidente.

Article 134

André Ouellet a l'intention de proposer,—Que les articles 134 à 142 du projet de loi C-18 soient retranchés.

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car la procédure exigeait que M. Ouellet vote contre ces articles un article à la fois.

André Ouellet propose,—Que l'article 134 soit modifié en substituant, à ligne 37, page 62, par ce qui suit:

«chemin de fer canadienne, transporteur local exclu, qui»

L'amendement est mis aux voix et rejeté per vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

André Ouellet propose,—Que l'article 134 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 3, page 63, ce qui suit:

««expéditeur» personne définie à l'article 4 qui, pour l'expédition d'une marchandises donnée:

a) a accès aux lignes d'une seule compagnie de chemin de fer au point d'origine ou de destination du transport effectué pour lui, et qu'un parcourt continu est exploité entre ces points par deux ou plusieurs compagnies, et

b) qui ne dispose d'aucun autre service de transport efficace, adéquat et concurrentiel assuré par un transporteur public, qu'il s'agisse ou non d'un transporteur au sens de la définition qui en est donnée à l'article 4.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

L'article 134 est adopté avec voix dissidente.

Article 135

Robert Layton propose,—Que l'article 135 soit modifié en substituant, aux lignes 33 à 38, page 64, ce qui suit:

“portion of a continuous route for which a rate prescribed or determined pursuant to paragraph 153(5) (b) is applicable.”

By unanimous consent, the amendment was allowed to stand.

On motion of Robert Layton, it was agreed,—That Clause 135 be amended by striking out lines 42 to 44, on page 64, and substituting the following therefor:

“carload traffic, unless the containers arrive at a port in Canada by water for further movement by rail or by rail for”

Robert Layton moved,—That Clause 135 be amended by striking out line 3, on page 65, and substituting the following therefor:

“traffic is moved by rail or seven hundred and fifty miles.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Dennis Cochrane moved,—That Clause 135 be amended by adding immediately after line 4, on page 65, the following:

“(5) Where it is satisfied that no interchange, within the meaning of subsection 134(7), exists within the limit referred to in subsection 135(4), the Agency may, on application of a shipper, establish a competitive line rate for a portion of a movement of traffic that extends over a distance exceeding such limit.”

and by renumbering the subsequent section and any cross-references thereto accordingly.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Fernand Robichaud moved,—That Clause 135 be amended by adding immediately after line 4, on page 65, the following:

“(5) Subsection 135(4) shall not apply for movement of traffic from or to points in the Select Territory as defined in section 2 of the *Maritime Freight Rates Act*.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

NAYS

Ross Belsher
Terry Clifford
Dennis Cochrane

Darryl Gray
Robert Layton
Gordon Taylor—(6)

Clause 135 was, by unanimous consent, allowed to stand.

Clause 136 carried, on division.

«continu pour laquelle un prix réglementaire est fixé en application de l'alinéa 153(5)b).»

Par consentement unanime, l'amendement est réservé.

Sur motion de Robert Layton, il est convenu,—Que l'article 135 soit modifié en substituant aux lignes 43 à 45, page 64, ce qui suit:

«neurs qui arrivent à un port du Canada soit par eau en vue du transport ultérieur par rail, soit par rail en vue du transport»

Robert Layton propose,—Que l'article 135 soit modifié en substituant, à la ligne 4, page 65, ce qui suit:

«par rail ou sept cent cinquante milles.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté à la majorité des voix.

Dennis Cochrane propose,—Que l'article 135 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 4, page 65, ce qui suit:

«(5) S'il est convaincu qu'il n'y a pas de lieu de correspondance, au sens du paragraphe 134(7), à l'intérieur de la limite visée au paragraphe 135(4), l'Office peut, sur demande d'un expéditeur, établir un prix de ligne concurrentiel pour une partie d'un transport de marchandises couvrant une distance supérieure à cette limite.»

en apportant les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté avec voix dissidente.

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 135 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 4, page 65, ce qui suit:

«(5) Le paragraphe 135(4) ne s'applique pas au transport de marchandises en provenance ou à destination du «Territoire choisi» défini à l'article 2 de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix:

POUR

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

CONTRE

Ross Belsher
Terry Clifford
Dennis Cochrane

Darryl Gray
Robert Layton
Gordon Taylor—(6)

L'article 135 est réservé à l'unanimité.

L'article 136 est adopté avec voix dissidente.

On Clause 137

André Ouellet moved.—That Clause 137 be amended by adding immediately after line 30, on page 67, the following:

“137. (9) A competitive line rate as determined in accordance with this section or the regulations shall be no less than a rate which yields a revenue to variable cost ratio in respect of the movement of traffic of a shipper, applicable to a local carrier prior to the establishment of the competitive line rate for its portion of the haul or for the entire haul as the case may have been, as determined by the Agency.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Clauses 137 to 142 carried severally, on division.

By unanimous consent, Robert Layton moved.—That new Clause 143 be added immediately after line 9, on page 69, as follows:

“143. Where, as a result of a review conducted pursuant to section 266 or 267, it is found in a report submitted under either of those sections that the financial viability of Canadian railway companies has been seriously affected by the operation of sections 134 to 142, the Governor in Council may, by order, suspend the operation of those sections, either entirely or with respect to such kinds of traffic as are specified in the order, whereupon those sections cease to be in force, entirely or with respect to the specified kinds of traffic, during such period as is specified in the order or until the order is revoked.”

and by renumbering the subsequent clauses and the cross-references thereto accordingly.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

On Clause 143

On motion of Robert Layton, it was agreed.—That Clause 143 be amended by striking out line 45, on page 69, and substituting the following therefor:

“means of a confidential contract or other written agreement, agree on”

Clause 143, as amended, carried.

On Clause 144

By unanimous consent, Robert Layton moved.—That Clause 144 be amended by striking out line 12, on page 71, and substituting the following therefor:

“vided by any company under its”

and by striking out lines 19 to 22, on page 71, and substituting the following therefor:

“at rates that are not higher than, and on the same terms and conditions as, those applicable to the

Article 137

André Ouellet propose,—Que l'article 137 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 30, page 67, ce qui suit:

«137. (9) Un prix de ligne concurrentiel déterminé conformément au présent article ou aux règlements ne doit pas être inférieur, pour l'acheminement du trafic d'un expéditeur, au prix produisant un ratio recettes-coûts variables égal à celui qui s'appliquait à un transporteur local avant l'établissement du prix de ligne concurrentiel pour sa partie du mouvement ou pour tout le mouvement, selon le cas, comme l'a déterminé l'Office.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

Les articles 137 et 142 sont respectivement adoptés avec voix dissidente.

Par consentement unanime, Robert Layton propose,—Qu'un nouvel article 143 figure immédiatement à la suite de la ligne 9, page 69, comme suit:

«143. Si, à la suite de l'examen prévu aux articles 266 ou 267, il est conclu dans un rapport soumis en vertu d'un de ces articles que la rentabilité de compagnies de chemin de fer canadiennes est sérieusement compromise par l'application des articles 134 à 142, le gouverneur en conseil peut, par décret, suspendre l'application de ces articles totalement ou relativement aux marchandises qui y sont spécifiées, à la date du décret, ces articles cessent d'être en vigueur totalement ou relativement à ces marchandises pendant la période qui y est spécifiée ou jusqu'à abrogation du décret.»

en apportant les changements de numéros d'article et de présentation des renvois qui en découlent.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Article 143

Sur motion de Robert Layton, il est convenu,—Que l'article 143 soit modifié en substituant, à la ligne 47, page 69, ce qui suit:

«veut s'entendre, par contrat confidentiel ou autre accord écrit, sur»

L'article 143 ainsi modifié est adopté.

Article 144

Par consentement unanime, Robert Layton propose,—Que l'article 144 soit modifié en substituant à la ligne 25, page 71, ce qui suit:

«les prix ou conditions qui ne sont pas conformes au présent»

en substituant à la ligne 27, page 71, ce qui suit:

«chemin de fer d'y substituer un prix ou une condition»

motor vehicles, trailers or containers provided by the”

and by striking out line 24, on page 71, and substituting the following therefor:

“(b) the Agency may disallow any rate, term or condition that”

and by striking out line 27, on page 71, and substituting the following therefor:

“therefor a rate, term or condition that complies with this”

After debate, the amendment was, by unanimous consent, withdrawn.

On motion of Dennis Cochrane, it was agreed,—That Clause 144 be amended by striking out lines 9 to 28, on page 71, and substituting the following therefor:

“(5) If a railway company provides facilities for the transportation by rail of motor vehicles or trailers operated by any company under its control for the conveyance of goods for hire or reward, the railway company shall offer to all companies operating motor vehicles or trailers for the conveyance of goods for hire or reward similar facilities at the same rates and on the same terms and conditions as those applicable to the motor vehicles or trailers operated by the company under its control; and the Agency may disallow any rate or tariff not in compliance with this subsection and direct the company to substitute therefor a rate or tariff that complies with this subsection.”

Clause 144, as amended, carried.

Clauses 145 and 146 carried severally.

Clauses 149 and 150 were negatived severally.

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Clause 135, previously allowed to stand.

The Committee resumed consideration of the amendment of Robert Layton, previously allowed to stand, which reads as follows:

That Clause 135 be amended by striking out lines 32 to 38, on page 64, and substituting the following therefor:

“portion of a continuous route for which a rate prescribed or determined pursuant to paragraph 153(5) (b) is applicable.”

The question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Clause 135, as amended, carried, on division.

Après débat, l'amendement est retiré à l'unanimité.

Sur motion de Dennis Cochrane, il est convenu,—Que l'article 144 soit modifié en substituant aux lignes 9 à 28, page 71, ce qui suit:

«(5) Si une compagnie de chemin de fer fournit des facilités pour le transport par rail de véhicules à moteur ou de remorques exploités par une compagnie quelconque dont elle a le contrôle pour le transport de marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution, la compagnie de chemin de fer doit offrir à toutes les compagnies qui exploitent des véhicules à moteur ou des remorques pour le transport des marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution des facilités analogues aux mêmes taux et aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux véhicules à moteur ou aux remorques exploités par la compagnie dont elle a le contrôle; et l'Office peut rejeter tout taux ou tarif qui n'est pas conforme au présent paragraphe et ordonner à la compagnie de chemin de fer d'y substituer un taux ou tarif conforme au présent paragraphe.»

L'article 144 ainsi modifié est adopté.

Les articles 145 et 146 sont respectivement adoptés.

Les articles 149 et 150 sont respectivement rejetés.

Par consentement unanime, le Comité reprend l'étude de l'article 135 précédemment réservé.

Le Comité reprend l'étude de l'amendement proposé par Robert Layton, précédemment réservé et libellé comme suit:

Que l'article 135 soit modifié en substituant aux lignes 32 à 35, page 64, ce qui suit:

«concurrentiel pour la partie d'un parcours continu pour laquelle un prix réglementaire est fixé en application de l'alinéa 153(5)b).»

L'amendement est mis aux voix et adopté avec voix dissidente.

L'article 135, sous sa forme modifiée, est adopté avec voix dissidente.

At 11:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 23 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Mary MacDougall
Micheline Rondeau-Parent
Clerks of the Committee

Les greffières du Comité
Mary MacDougall
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, April 13, 1987

• 0939

The Chairman: Colleagues, I see more than a quorum for hearing evidence. I see a quorum for actually holding votes, which is where we are now in terms of clause-by-clause consideration.

You have just had circulated a binder the staff has been working on over the weekend. It is a green binder which has the amendments indexed by clause number, page number and who is moving them. Basically, it is going to be the bible or text we follow as we go clause by clause through Bill C-18.

As members will remember, the Minister is due to reappear at 3.30. p.m. I think he is going to be here from 3.30 to 5 p.m. But in any event, I would hope we can do a good number of clauses. If there is discussion and no agreement, perhaps there may be the odd clause members want to stand to see what other opinion from the Minister. Quite frankly, upon reflection on what the Minister said last week—even though he was here only for a short period of time—he really did toss out to the committee for its deliberation several major items. Frankly, I think we are in a position to make some response to his invitations on some of the main matters. And other than any direction from the committee, I intend to follow this book and start by standing clause 1 and getting right into the heart of the matter which frankly will take us very quickly to clause 3.

• 0940

We have had quite a bit of discussion on clause 3. Members want to move different types of amendments to clause 3, and obviously we will have quite a discussion here. I do not want to give anyone a heart attack, but knowing how this thing is starting to focus, and knowing where the areas of controversy are, I really believe with hard work today, and in a constructive way, admitting full well there are going to be differences, we can get through Bill C-18 today.

Mr. Benjamin: Ho, ho!

The Chairman: I do not know who says ho, ho, but in reality we went through over 200 clauses the other night. Anyway, I am just throwing that out. That is not an unreal situation because, frankly, we are not going to have complete repetitive argument on every situation in principle. We are going to have discussion, obviously, as members move their amendments, but we have had a lot of discussion and I think the thing has taken a focus, and we will see how it goes from here. But of course if we do not get through today, we have tomorrow, and tomorrow we have Bill C-19, so we all know what the timetable is.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 13 avril 1987

Le président: Messieurs, comme nous avons le quorum, nous pouvons entendre les témoins. Mais comme nous sommes encore plus nombreux, nous pouvons même mettre aux voix les projets de loi dont nous sommes justement à étudier les articles.

On vient de vous distribuer un cahier que nous ont préparé au cours de la fin de semaine nos documentalistes. C'est un cahier vert dans lequel vous trouverez les amendements par ordre d'article, de page et de proposant. Ce sera en fait notre Bible, pendant toute notre étude détaillée du projet de loi C-18.

Vous vous rappellerez que le ministre doit comparaître à nouveau cet après-midi, de 15h30 à 17 heures. J'espère que nous pourrions adopter un grand nombre d'articles d'ici là. Et si, après en avoir discuté, certains articles ne font toujours pas l'objet d'un consensus, vous voudrez peut-être les réserver pour voir ce qu'en pense le ministre. Si vous vous rappelez ce que le ministre nous a dit la semaine dernière au cours de sa brève comparution, vous aurez constaté qu'il nous a donné à réfléchir sur plusieurs sujets importants. A vrai dire, nous sommes même déjà en mesure de lui répondre dans quelques cas. Donc, à moins que le comité n'en décide autrement, j'ai l'intention de suivre le livre et de commencer en réservant l'article 1, pour aller directement au coeur du sujet, c'est-à-dire à l'article 3.

Nous nous sommes déjà penchés assez longuement sur l'article 3. Les discussions ne semblent pas terminées non plus, si j'en juge d'après le nombre d'amendements que les membres du comité ont proposés à cet article. Je ne veux presser personne, mais comme nous commençons à y voir un peu plus clair et que nous savons quels seront les domaines de controverse, j'ai l'impression qu'en travaillant fort aujourd'hui et de façon positive, nous pourrions peut-être en avoir fini avec le projet de loi C-18 ce soir, même s'il devait y avoir divergence d'opinions.

M. Benjamin: Oh, oh!

Le président: Je ne sais pas qui a réagi, mais je lui rappelle que nous avons adopté plus de 200 articles l'autre soir. Mais ce n'était qu'une idée. Ce n'est quand même pas impossible, car j'espère que nous ne reprendrons pas à l'infini les mêmes arguments que nous avons déjà entendus en principe. Nous discuterons bien sûr des amendements au fur et à mesure qu'ils seront proposés, mais ce n'est pas la première fois que nous abordons le sujet et je pense que les choses se concrétisent de plus en plus dans notre esprit; en tout cas, nous verrons comment les choses se dérouleront. Mais il est évident que si nous n'adoptons pas le projet de loi C-18 aujourd'hui, il nous

[Text]

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I appreciate the hope that we go as fast as we can, but I do not think we should prejudge anything. I hope your words are not indicative of a mood of passing the *rouleau compresseur*. Frankly, we are supposed to be here to look at our respective amendments, discuss them, and try to convince each other around the table of the value of some of the amendments that have been submitted. If you are telling me in advance that there is no purpose in trying to discuss amendments, and according to you, in your own mind, that is it—that the government is going to vote *en bloc* against all our amendments and quickly dispose of the bill—I am very disappointed. I hope that is not what you were trying to convey to us, Mr. Chairman.

The Chairman: There is no intent to convey that at all, Mr. Ouellet. Let us get on with clause by clause. Obviously, members are going to discuss, and I think where the Chair sits—sort of in between everything—you will be very clear that government members are not going to be voting block on block. There are going to be a lot of amendments suggested. Anyway, there was no intent; I was just throwing it out. However, I am not surprised at your comments. I think the best way is to proceed and see just where we go from here.

Clause 1 allowed to stand.

Clause 2 agreed to.

On clause 3—*Declaration*

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that subclause 3(1) be amended in line 6, on page 2, by inserting the word “Canadian” after the word “all”. That line would then read “most likely to be achieved when all Canadian carriers”.

Mr. Ouellet: Can you explain?

The Chairman: Yes, please explain.

• 0945

Mr. Angus: I was waiting to see if something else was going to happen procedurally before I explained my position. But it is not going to, so I will explain now.

One of the concerns expressed throughout our hearings was whether or not American transportation interests would come in and out-compete Canadians. In some ways, this is a motherhood amendment. By placing the words “Canadian carriers” into this philosophical statement, we at least separate them from any international carriers. This certainly would not damage the bill in any way, and I think it would improve it.

[Translation]

restera toujours demain; j'espère que vous êtes tous conscients du fait que le projet de loi C-19 est prévu pour demain.

M. Ouellet: Monsieur le président, je partage l'espoir que nous avançons le plus rapidement possible, mais ne préjugeons pas de l'issue du projet de loi. J'espère que vous n'avez pas l'intention de passer le rouleau compresseur. Nous sommes tous ici pour discuter des amendements que nous avons respectivement déposés, et pour essayer de nous convaincre les uns les autres de la valeur de ce que nous défendons. Si vous me dites d'ores et déjà qu'il ne sert à rien de discuter des amendements, et que l'affaire est déjà dans votre esprit classée—autrement dit que le gouvernement votera en bloc contre tous les amendements de l'Opposition et adoptera le plus rapidement possible le projet de loi—cela me déçoit grandement. J'espère que ce n'était pas là votre intention, monsieur le président.

Le président: Monsieur Ouellet, ce n'était évidemment pas ce que je voulais dire. Allons-y, avec l'étude détaillée du projet de loi. Vous pourrez évidemment discuter aussi longtemps que vous le voudrez, et je sais que l'attitude de votre président qui est en quelque sorte assis entre deux chaises vous permettra de constater que le gouvernement n'a aucunement l'intention de voter en bloc. On a suggéré beaucoup d'amendements. Je ne voulais pas forcer la main à qui que ce soit, c'était juste une idée à moi. Mais vos observations ne m'ont pas surpris. La meilleure chose à faire, c'est de commencer et de voir comment les choses se dérouleront.

L'article 1 est réservé.

L'article 2 est adopté.

Article 3—*Déclaration*

M. Angus: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-18 soit modifié au paragraphe 3(1) ligne 8, page 2, en insérant à la suite du terme «concurrence» l'expression «entre transporteurs canadiens».

M. Ouellet: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

Le président: En effet, pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

M. Angus: Avant de vous donner des explications, j'attendais de voir s'il fallait régler des questions de procédure auparavant. Voici donc pourquoi.

Tout au long des audiences, les témoins se sont demandé si le projet de loi ne permettrait pas aux exploitants américains d'entrer sur notre marché et d'en déloger nos compagnies canadiennes par leur concurrence. Mon amendement est en quelque sorte une lapalissade. Autrement dit, en parlant de façon expresse de «transporteurs canadiens», nous les distinguons de tous les autres transporteurs internationaux. Cela ne peut pas faire de tort, et je pense même que ça améliore le projet de loi.

[Texte]

Mr. Taylor: This act is going to apply to all carriers who operate inside of Canada. So why should we exclude American or Mexican?

Mr. Benjamin: We are not excluding them. It inserts the word "Canadian" so that should there be any kind of unfair, improper, or predatory practices by an American carrier, the agency or the Minister could take action. It ensures that Canadian carriers will not be unfairly treated by an international carrier.

Mr. Blaine A. Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): It seems that if you put in the word "Canadian" in line 6, that means the section refers only to Canadian carriers, and therefore any U.S. carriers would not be subject to the other parts of the clauses: the safety standards, etc. I am sure that is not what my friend intended, but I think that is the logical and legal result of this.

Mr. Benjamin: I do not get that.

Mr. Belsher: There is also another area, when we get to it, where we have made sure that the Minister has power to act, and that there are certain reviews that have to take place. I think we are putting that amendment forward. If any of the Canadian shippers are unduly affected, it is not too late to take action. I do not see any reason for putting the word "Canadian" in there.

The Chairman: We have some 140 amendments, and we did go over them over the weekend. In clause 3 there were so many amendments that proper attention was not given to this one. Quite frankly, I think this one is out of order in that it is so restrictive. You are applying competition to all carriers, and here you are bringing in a motion to restrict the whole purpose of the bill. In that sense, I think the thing is out of order.

Mr. Angus: Can you, after hearing debate, decide to rule an amendment out of order? Is that procedurally correct?

The Chairman: Yes. Sometimes I am going to want to listen to debate and help the Chair make up its mind. There are some matters that are very clearly out of order. Members still can debate and finally challenge the Chair. Some are much clearer than others. This is the first one, but there are some others in clause 3. I should have been a little quicker on this one than I was. As I listen to the discussion, I think it is very clear that it is out of order.

Mr. Ouellet: I think it is a question of interpretation. I do not think the amendments make sense because it will mean that the act will not apply to foreign carriers.

The Chairman: That is right.

[Traduction]

M. Taylor: Ce projet de loi s'appliquera à tous les transporteurs qui exploitent des véhicules sur le territoire canadien. Pourquoi devrions-nous exclure les Américains ou les Mexicains?

M. Benjamin: Nous ne les excluons pas. Nous ne faisons qu'ajouter le terme «canadien», pour que le ministre ou l'office puisse prendre les mesures correctives s'il devait y avoir des pratiques déloyales ou injustes de la part d'un transporteur américain.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Si vous insérez cette expression, à la ligne 8, l'article ne s'applique plus qu'aux transporteurs canadiens; par conséquent, les transporteurs américains ne sont donc plus assujettis aux autres dispositions comme aux normes de sécurité, entre autres. Je suis sûr que ce n'était pas dans votre intention de le faire, mais ce serait là les conséquences juridiques de votre amendement, s'il était adopté.

M. Benjamin: Je ne comprends pas.

M. Belsher: Nous avons également proposé un autre amendement—qui viendra plus tard—qui permet au ministre de prendre les mesures nécessaires et de permettre certaines enquêtes. Autrement dit, si l'on juge que certains expéditeurs canadiens ont été lésés, il n'est pas trop tard pour prendre des mesures correctives. Je ne vois pas pourquoi il faudrait parler dans cet article-ci de «transporteurs canadiens».

Le président: Nous avons parcouru au cours de la fin de semaine quelque 140 amendements. Il y en a tellement pour l'article 3, que nous n'avons visiblement pas accordé suffisamment d'attention à celui-ci. À vrai dire, il me semble même irrecevable tellement il est restrictif. Alors que l'on parle de concurrence entre tous les transporteurs, vous proposez ici de limiter l'objectif premier du projet de loi. Cela me semble irrecevable.

M. Angus: Les règles de procédure vous permettent-elles, monsieur le président, de déclarer un amendement irrecevable, même après le début des discussions?

Le président: Oui. Les débats aident parfois le président à se faire une idée. Même si certains amendements sont clairement irrecevables, les membres du Comité peuvent n'être pas d'accord et contester la décision du président. Certains amendements sont beaucoup plus clairs que d'autres. Mais nous sommes encore à notre premier de la journée, et il y en a beaucoup d'autres qui ont été proposés à l'article 3. J'aurais sans doute dû réagir un peu plus rapidement que je ne l'ai fait. C'est en écoutant la discussion que j'ai compris que l'amendement était nettement irrecevable.

M. Ouellet: Tout est dans la façon de l'interpréter. Quant à moi, je pense que l'amendement n'est pas de bon aloi, tout simplement parce qu'il empêcherait la loi de s'appliquer aux transporteurs étrangers.

Le président: C'est exact.

[Text]

Mr. Ouellet: But I do not think it is out of order; I think it is a bad amendment and we ought to defeat it. I do not see how you could say it is out of order.

• 0950

Amendment negated.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-18 be amended in paragraph 3(1)(a) at line 13 on page 2 by deleting the word "acceptable" and by inserting after the word "meets" the following words: "the highest possible". It would then read "the national transportation system meets the highest possible safety standards".

The reason I moved that, Mr. Chairman, is that what might be acceptable to one province or one jurisdiction or one carrier might not be to another. I think it also enlarges the capacity of the agency to encourage them to have the highest possible safety standards rather than just what might be acceptable in one place and is not in another.

The Chairman: I agree, and I understand the purport, Mr. Benjamin. I think Mr. Ouellet has another amendment coming up. I do not know; I guess we have to do one at a time, but in terms of the discussion it is almost the same thing. The amendment by Mr. Ouellet is that it meets the highest possible safety standards. Let us have a discussion on both.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just as a procedural point, if I may, when I went through all the amendments this morning and put them in order, I assumed that an amendment that was inserting something by way of its wording would have precedence over something that was deleting a line or replacing a line. I think we are going to come upon this from time to time. I wonder if we could get a ruling from the clerk as to procedure, because obviously the staff in putting them together used the same—I am guessing—the same kind of approach. There will be points where—

The Chairman: In this case it is the same thing.

Mr. Ouellet: No, it is not the same thing. I am adding one word; he is adding two words.

The Chairman: No, in terms of the situation, of whether it is an insertion or an addition, it is the same thing. Just for members' direction, the clerk has just given this me to answer Mr. Angus:

When several amendments are offered at the same place in a clause, an amendment to leave out words in order to insert some other words takes precedence over an amendment merely to leave out words. Subject to this qualification, the Chairman normally calls amendments in the order in which they would appear in the Bill. It is also within his discretion to decide that an amendment is being offered at a wrong place or that it should be moved as a new clause.

[Translation]

M. Ouellet: Mais je ne pense pas qu'il soit irrecevable; je pense tout simplement qu'il est de mauvais aloi et que nous devrions le rejeter. Je ne vois pas de quel droit vous le jugez irrecevable.

L'amendement est rejeté

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 3(1)a), lignes 14 et 15, page 2, en supprimant le mot «acceptables» et en le remplaçant par les mots «les plus élevées possibles».

La raison de mon amendement, monsieur le président est la suivante: Ce qui pourrait être acceptable dans une province, dans une juridiction ou pour un transporteur pourrait ne pas l'être pour un autre. De plus cela donne à l'Office la possibilité d'encourager les différents modes à adopter des normes de sécurité les plus élevées et non simplement acceptables dans un endroit mais pas dans un autre.

Le président: Je suis d'accord, je comprends le but de votre amendement, monsieur Benjamin. Je pense que M. Ouellet a un amendement à proposer. Il faudra les étudier individuellement mais aux fins de la discussion, ces amendements sont très semblables. En fait M. Ouellet propose que le réseau national se conforme aux normes de sécurité les plus élevées. Discutons maintenant de ces deux amendements.

M. Angus: Monsieur le président, au sujet de la procédure, lorsque j'ai classé mes amendements ce matin je pensais qu'un amendement prévoyant l'insertion d'un mot ou groupe de mots aurait préséance sur un amendement supprimant ou remplaçant une ligne. Puisqu'il s'agit d'une question sur laquelle nous pourrions buter de temps en temps, peut-être le greffier pourrait-il nous éclairer quant à la façon de procéder. En effet, notre personnel, en classant les amendements, a adopté la même méthode.

Le président: Dans ce cas cela revient au même.

M. Ouellet: Non, pas du tout. J'ajoute un mot, il en ajoute deux.

Le président: Qu'il s'agisse d'insertion ou d'addition, c'est la même chose. Pour votre gouverne, la greffière vient de me donner ceci:

Lorsque l'on propose plusieurs amendements s'appliquant au même endroit d'un article, un amendement prévoyant la suppression de certains mots et les remplaçant par d'autres a préséance sur un amendement supprimant une partie du libellé. Cette précision étant faite, le président met aux voix les amendements dans l'ordre où ils apparaissent dans le projet de loi. Il peut également décider si un amendement est inopportun ou s'il devrait être proposé en tant que nouvel article.

[Texte]

In other words, to answer your question, the insertion takes precedence over an addition.

Mr. Angus: Or deletion.

The Chairman: Or deletion.

Mr. Angus: So basically it is up to you, Mr. Chairman, in a case like this to determine which of the two—

The Chairman: That is right, but both are the same status in that sense.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Ouellet: Could we have a ruling, because there will be a number of other cases where it will apply. Which comes first, an insertion or a deletion?

The Chairman: Well, they both are insertions.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would like to also move that in the same clause on line 13 of page 2 we substitute “meets the highest practicable safety standards”. Perhaps that could be a compromise between the two. I do not know.

The Chairman: So we have the highest possible, the highest safety standards. . . We only have one at a time, but then your suggestion, if we get to it—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am moving the highest practicable safety standards.

The Chairman: The highest practicable. Okay, colleagues. Mr. Benjamin's is there; I called it first. Mr. Ouellet can speak to his. I think they are all basically the same. They are talking about safety standards and a degree of standards. It is the terminology to define the standard. I think it is proper to have the discussion on the three of them and then to put the votes on the three of them. They both are insertions, in terms of the Chair.

• 0955

Mr. Benjamin: To simplify things, Mr. Chairman, I would be quite happy to let my amendment stand and to support Mr. Ouellet's. I like it even better.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Then we are on Mr. Ouellet's amendment.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I move that Bill C-18 be amended in clause 3 by striking out line 13 at page 2 and substituting the following therefor:

“meets the highest safety standards,”

I present this amendment because, as you recall, when CALPA appeared as a witness before our committee, they suggested that the legislation should recognize and enshrine the overriding public interest of passenger safety of the highest standard possible, that the highest standard should be incorporated in the legislation in order that the

[Traduction]

En d'autres termes, pour répondre à votre question, l'insertion l'emporte sur une adjonction.

M. Angus: Ou une suppression.

Le président: Oui.

M. Angus: Par conséquent, il vous revient, monsieur le président, de déterminer lequel des deux amendements. . .

Le président: C'est exact, mais les deux amendements sont d'un rang semblable.

M. Angus: Oui.

M. Ouellet: Pourrions-nous avoir une décision du président car il y aura d'autres cas semblables. Qu'étudie-t-on en premier lieu, une insertion ou une suppression?

Le président: Il s'agit dans les deux cas d'insertion.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais également proposer de remplacer les lignes 14 et 15 à la page 2 par ce qui suit: «Conforme aux normes de sécurité les plus élevées dans la mesure du possible». Ce pourrait être un compromis entre les deux.

Le président: Nous avons donc «les plus élevées possibles», «les plus élevées» ainsi que votre suggestion.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose «les normes de sécurité les plus élevées dans la mesure du possible».

Le président: Dans la mesure du possible. Très bien messieurs. L'amendement de M. Benjamin est sur le tapis, étant donné que je l'ai proposé en premier lieu. M. Ouellet pourrait nous parler de son amendement. Je pense qu'en fait ils sont tous identiques. Ces amendements s'attachent à la notion de normes de sécurité et proposent un degré dans celles-ci. C'est une question de terminologie. Il conviendrait de procéder à une discussion sur ces trois amendements puis de les mettre aux voix. D'après le président, il s'agit dans les deux cas d'insertions.

M. Benjamin: Pour simplifier les choses, monsieur le président, j'accepterais volontiers de réserver mon amendement et d'appuyer celui de M. Ouellet que je préfère au mien.

Le président: Merci monsieur Benjamin. Nous étudions donc l'amendement de M. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je propose qu'on modifie le projet de loi C-18 à l'article 3 en retranchant les lignes 14 et 15 à la page 2, et en les remplaçant par ce qui suit:

«conforme aux normes de sécurité les plus élevées,»

Vous vous souviendrez sans doute que lors de sa comparution, CALPA avait suggéré que la loi reconnaisse et entérine la suprématie de l'intérêt public, c'est-à-dire de la sécurité des voyageurs, en précisant que les normes de sécurité devraient être les plus élevées. De cette façon les transports se sentiraient dans l'obligation de respecter ces

[Text]

carrier would feel obliged to meet this highest standard, and that the will and the manpower of the Department of Transport should be directed to enforce such compliances. I believe that since we are dealing with the overall declaration of the legislation, we should use wherever we can in relation to safety the highest standard possible. The Minister seems to tell us every time he speaks that he believes safety is paramount. So this is an occasion to see if he really means what he says.

Mr. Taylor: I would prefer to see it read:

“meets the highest practicable safety standards,”

When you say “the highest safety standards” the highest would call for brand-new tires on all the time, but this would not be practical. You have to use them for a certain length of time. If it is practicable, then it makes more sense. So I would like to see the motion read “the highest practicable safety standards”.

Mr. Belsher: I certainly am agreeing with the thrust of what both the opposition members are putting forward, but I would like the idea of the word “practicable”. You can only afford so much. This is not to say there is going to be any compromise, but it is a case of saying that the safety standards are still very important and they are right up front. So I like the word “practicable”.

Mr. Benjamin: I do not think there is any way this committee can assume that in setting safety regulations the regulator is going to be reasonable. Saying “the highest safety standards” does not mean the person drawing regulations is going to have a regulation that says you have to have new tires on your truck every trip. This is totally unreasonable and nobody would even try it. No one would set safety standards that are just impossible to meet. I think it is perfectly reasonable to say “highest safety standards”; those standards will be reasonable.

Mr. Taylor: If you want to be practical, let us make them practicable.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, in terms of reading the clause, the operative phrase is: “under conditions ensuring that, having due regard to national policy”. You then set forth these specific standards. If it says “meets the highest safety standards”, this means that as an operating clause, we have to ensure the highest safety standards are met. In his explanation, Mr. Ouellet went on to say “possible”, which is a modifier to make it sensible and practicable.

[Translation]

normes les plus élevées et le ministère des Transports consacrerait tous ses efforts à l'application de telles dispositions. Puisque cet article traite de la déclaration en matière de politique nationale des transports, il faudrait définir les normes de sécurité comme étant les plus élevées. Dans tous ses discours, le Ministre insiste sur l'importance primordiale de la sécurité. Il s'agit par conséquent d'une occasion de voir s'il pense vraiment ce qu'il dit.

Mr. Taylor: Je préférerais le libellé suivant:

«conforme aux normes de sécurité les plus élevées dans la mesure du possible,»

L'expression «normes de sécurité les plus élevées» signifierait par exemple qu'un véhicule doit être constamment équipé de pneus flamant neufs, ce qui serait utopique. Si l'on indique par contre qu'il s'agit de normes de sécurité les plus élevées dans la mesure du possible, c'est plus raisonnable. C'est la raison pour laquelle la motion devrait à mon avis être la suivante: «les normes de sécurités les plus élevées dans la mesure du possible».

M. Belsher: Je suis certainement d'accord avec la portée des arguments des deux membres de l'Opposition, mais je crois que l'expression «dans la mesure du possible» est bonne. On ne peut attendre mieux. Cela ne signifie pas qu'il y aura des compromis, car on spécifie bien que les normes de sécurité sont encore très importantes et qu'elles l'emportent sur toute autre considération. C'est pourquoi j'aime bien l'expression «dans la mesure du possible».

M. Benjamin: Le comité ne devrait certainement pas partir du principe qu'en établissant des règles de sécurité les organismes de réglementation seront raisonnables. En précisant que le réseau national des transports devrait être conforme aux normes de sécurité les plus élevées, cela ne signifie pas que les organismes de réglementation exigeront que tous les camions soient constamment équipés de nouveaux pneus. C'est tout à fait déraisonnable et personne ne voudra qu'il en soit ainsi. Personne n'établirait des normes de sécurité que nul ne peut respecter. Il est tout à fait raisonnable de prévoir des normes de sécurité «les plus élevées» car ces normes seront raisonnables.

M. Taylor: Si l'on veut être pratique, il faut prévoir ce qui est possible.

M. Thacker: Monsieur le président, la disposition exécutoire est bien celle-ci: «à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale». C'est ensuite seulement que l'on établit les normes précises. Si la loi prévoit «des normes de sécurité les plus élevées» cela signifie, puisqu'il s'agit d'un article exécutoire, que nous devons nous assurer que les normes de sécurité les plus élevées sont respectées. Dans son explication M. Ouellet a inclus le mot «possible» qui modifie le sens pour tenir compte de ce qui est possible et raisonnable.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

Mr. Ouellet: I am sorry, I made a mistake. I did not want to say "possible".

Mr. Thacker: I agree with Mr. Taylor. It is bad in the sense that if you have to meet the highest safety standard, there is no compromise. There is no reasonableness to it.

Mr. Ouellet: That is what your Minister has been saying all along.

Mr. Thacker: You want to meet the highest ones possible or practicable. The good amendment Mr. Taylor was suggesting meets the "highest practicable safety standards". I think that would be quite acceptable.

Mr. Ouellet, I wonder if technology would not automatically, under your case, have to replace people. There is no doubt technology can be more perfect in terms of sensing things than people can. We might end up having to lay people off.

Mr. Ouellet: I want to be sure the Department of Transport is going to hire the people they should do the job. Do not give me that cute little answer that is not one.

The Chairman: We are just having explanations. We do not need to raise the tempo yet. I have Mr. Angus and Mr. Layton.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Because it is one of the early clauses, may I suggest if members opposite want to see the word "acceptable" or some other word, that it be done in the form of a subamendment so we do not get into the situation of defeating an almost identical one and then coming back with a revised version.

Mr. Layton: In listening to the debate so far, I think the word "highest" was important to both the original amenders and the word "practicable" is consistent with the legislation throughout. We have realized there have to be some practical limits, but the real target is that they would be the highest.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, move your supplementary.

The Chairman: That is a good idea, Mr. Angus.

Mr. Benjamin: They are out of order. The order of the amendments is Mr. Ouellet's and then mine. If they fail, there is Mr. Gray's.

The Chairman: Why would it not be better to move an amendment to Mr. Ouellet's. It will achieve the same purpose?

M. Ouellet: Je m'excuse, je me suis trompé, je ne voulais pas dire «possible».

M. Thacker: Je suis d'accord avec M. Taylor. Si les normes de sécurité doivent être les plus élevées, il ne peut y avoir de compromis, il n'est plus question d'être raisonnable.

M. Ouellet: C'est pourtant ce que votre ministre a dit tout le temps.

M. Thacker: On veut des normes de sécurité les plus élevées possibles ou les plus élevées dans la mesure du possible. L'amendement de M. Taylor proposait «les normes de sécurité les plus élevées, dans la mesure du possible» ce qui serait tout à fait acceptable.

Monsieur Ouellet, la technologie n'éliminerait-elle pas alors dans ce cas automatiquement le facteur humain; en effet en matière de détection, il est certain que les appareils que nous avons à l'heure actuelle grâce à la nouvelle technologie est beaucoup plus sensible que ne peut être aucun humain. Dans un tel cas nous devrions peut-être procéder à des mises à pied.

M. Ouellet: Je suis sûr que le ministère des Transports engagera le personnel compétent pour faire son travail. N'essayez pas de me berner, vous n'y arriverez pas.

Le président: Nous voulons des explications, il n'est pas nécessaire de hausser le ton. J'ai les noms de MM. Angus et Layton.

M. Angus: Merci monsieur le président. Étant donné qu'il s'agit d'un des premiers articles du projet de loi, peut-être pourrais-je suggérer, si les membres de l'autre côté de la table veulent que l'on insère le mot «acceptable» ou un autre mot, que cela se fasse sous forme de sous-amendement afin de ne pas en arriver à la situation où l'on repousse un amendement presque identique pour revenir avec une version révisée de celui-ci.

M. Layton: En suivant le débat jusqu'à présent, je crois que l'expression «les plus élevées» et reprise par les deux personnes qui ont proposé l'amendement; quant à l'expression «dans la mesure du possible», elle est compatible avec la portée du projet de loi. On sait évidemment qu'il devra y avoir des limites et que celles-ci seront établies dans la mesure du possible, mais la chose importante est que ces normes de sécurité soient les plus élevées.

M. Ouellet: Monsieur le président, pourriez-vous proposer le sous-amendement.

Le président: C'est une bonne idée monsieur Angus.

M. Benjamin: Ce n'est pas comme cela qu'on devrait procéder. Il faudrait d'abord étudier l'amendement de M. Ouellet ensuite le mien. S'ils sont rejetés, il y aura l'amendement de M. Gray.

Le président: Pourquoi ne pourrait-on proposer un amendement à celui de M. Ouellet? On arriverait au même résultat?

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that Mr. Ouellet's amendment be sub-amended to read:

"meets the highest practicable safety standards,"

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, a question: Do we have any safety standards which are not practicable?

Mr. Taylor: Yes. Something may be possible, but not practicable.

Mr. Robichaud: I understand that, Gordon, but are they written in the standards now, or will they be?

Mr. Taylor: I do not know. I hope not.

The Chairman: It is a good question. Mr. Benjamin.

Mr. Ouellet: Perhaps we could have the answer from the officials.

Mr. Benjamin: It seems to me "practicable" becomes the operative word instead of "highest". An operator can say it is not practical. I cannot afford it so it is not practicable. I think it should be "the highest safety standards", or failing that, "the highest possible safety standards.". I like "possible" better than "practicable".

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I disagree, Mr. Chairman. "Possible" means we would start shuffling clouds and "practicable" means it is realistic. It is more realistic.

The Chairman: We have a subamendment to the amendment. I am repeating Mr. Ouellet's amendment. With the subamendment by Mr. Gray, the amendment reads:

"meets the highest practicable safety standards,"

Is there further discussion? Are you ready for the question? Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, thank you. I want to speak against the subamendment. I think it is too limiting. I think Mr. Ouellet's original motion should stand by itself, because we do not want to take away from safety in any case. We do not want that ability to compromise—to use Mr. Thacker's words—given to the operator of the transportation undertaking.

• 1005

Subamendment agreed to.

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose un sous-amendement à l'amendement de M. Ouellet. Ce sous-amendement se lirait comme suit:

conforme aux normes de sécurité les plus élevées, dans la mesure du possible.

M. Robichaud: Monsieur le président, je voudrais poser une question. Existe-t-il des normes de sécurité qui ne soient pas réalisables?

M. Taylor: Oui. Quelque chose peut être possible, mais pas nécessairement réalisable.

M. Robichaud: Je comprends, Gordon, mais y a-t-il des précisions dans les normes à l'heure actuelle ou les choses seront-elles précisées par la suite?

M. Taylor: Je ne sais pas. J'espère que non.

Le président: C'est une bonne question. Monsieur Benjamin.

M. Ouellet: Nous pourrions peut-être demander aux fonctionnaires.

M. Benjamin: Il me semble que l'expression «dans la mesure du possible» devient l'expression importante et non plus «les plus élevées». Un exploitant peut dire que ce n'est pas praticable dans la mesure du possible. Il peut très bien dire qu'il ne peut se permettre telle ou telle chose et que, par conséquent, dans la mesure du possible il ne peut le faire. Je crois personnellement que l'on devrait avoir comme libellé «conforme aux normes de sécurité les plus élevées». Si cette version n'est pas adoptée on pourrait alors envisager l'expression «les normes de sécurité les plus élevées possibles» personnellement je préfère «possible» à l'expression «dans la mesure du possible».

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je ne suis pas d'accord monsieur le président. «Possible» signifie quelque chose de tout à fait irréel alors que «dans la mesure du possible» est bien concret, beaucoup plus réel.

Le président: Nous avons un sous-amendement à l'amendement. Je répète l'amendement de M. Ouellet. Avec l'amendement de M. Gray cet amendement se lirait comme suit

«conforme aux normes de sécurité les plus élevées, dans la mesure du possible,»

D'autres discussions? Puis-je mettre la question aux voix? Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je me prononce contre le sous-amendement. En effet j'estime que le libellé est beaucoup trop limitatif. La motion originale de M. Ouellet devrait être étudiée indépendamment, étant donné que nous ne voulons pas faire de compromis en matière de sécurité. Nous ne voulons pas que les exploitants aient la possibilité de faire, comme M. Thacker l'a bien dit, et ce sont ses mots, des compromis en matière de sécurité.

Le sous-amendement est adopté.

[Texte]

Amendment as amended agreed to.

The Chairman: We are still on clause 3. We now move to the next amendment by Mr. Angus.

Mr. Angus: I move that Bill C-18, an Act respecting national transportation, be amended in subclause 3(1) by deleting paragraph (b) from lines 14 to 17 and renumbering the section to reflect this change.

The Chairman: I have no hesitation in ruling that amendment out of order because the whole purpose and thrust of *Freedom to Move* in this bill is competition in the market forces. I would say without any other hesitation that this amendment, very ingenious as it is, to eliminate paragraph 3(1)(b) goes completely against the principle of the bill.

Mr. Angus: Mr. Chairman, may I make a few comments. The whole intention of the clause was of course to delete the silly notion that free enterprise works in this world.

The Chairman: Well, the polemics—

Mr. Benjamin: It is what got us into this mess in the first place.

The Chairman: Okay, we go on to an amendment tabled in the name of Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: I move that clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out line 28 on page 2 and substituting the following:

to regional development and commercial viability of transportation links is balanced with regional development objectives in order that the potential economic strength of each region may be realized.

The Chairman: As you know from the material in front of you, we have quite a few amendments here, most of which are generally the same, and I think we need some direction from members on how to proceed. We have an amendment by Mr. Cochrane, several by Mr. Robichaud, and by Mr. Ouellet.

Mr. Cochrane: Mine is virtually the same as Mr. Ouellet's.

The Chairman: We have another by Mr. Benjamin, amendment 8, and another by Mr. Robichaud. Those amendments, 5, 6, 7, 8 and 9, are all on the regional development issue. I do not know, gentlemen—

Mr. Ouellet: I think we should proceed first with Mr. Cochrane's amendment, and obviously if his carries, mine, which is more or less the same, will become redundant. Mr. Robichaud has a very different one, but I think we will deal with it later on. I think we should start the discussion on Mr. Cochrane's amendment.

[Traduction]

L'amendement tel que modifié est adopté.

Le président: Nous en sommes encore à l'article 3. Nous passons maintenant à l'amendement suivant, l'amendement de M. Angus.

M. Angus: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 3(1) en supprimant l'alinéa b), lignes 16 à 19 et en renumérotant l'article en conséquence.

Le président: Je n'ai aucune hésitation à rendre ma décision: cet amendement est irrecevable; en effet le but de ce projet de loi, celui d'*Aller sans entraves*, est de stimuler la concurrence. Je dis donc sans aucune hésitation que cet amendement, très ingénieux d'ailleurs, qui a pour but la suppression de l'alinéa 3(1)b) va tout à fait à l'encontre du principe même du projet de loi.

M. Angus: Monsieur le président, pourrais-je faire quelques commentaires. Le but de mon amendement était évidemment de rayer cette notion ridicule suivant laquelle la libre entreprise réalise quoi que ce soit dans ce monde.

Le président: Question de polémique. . .

M. Benjamin: C'est à cause de cela que nous sommes dans ce bourbier.

Le président: Très bien. Nous passons maintenant à l'amendement de M. Cochrane.

M. Cochrane: Je propose que l'article 3 soit modifié en remplaçant le point virgule à la ligne 30 par une virgule et en ajoutant ce qui suit:

et que la viabilité commerciale des lignes de transport soit mise en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement.

Le président: Comme vous le savez d'après la liasse que vous avez sous les yeux, nous avons pas mal d'amendements qui se ressemblent. J'aimerais que les membres se prononcent sur la façon de procéder. Nous avons un amendement de M. Cochrane, plusieurs amendements de M. Robichaud et un amendement de M. Ouellet.

M. Cochrane: Mon amendement est pratiquement le même que celui de M. Ouellet.

Le président: Nous avons un autre amendement de M. Benjamin, l'amendement n° 8 et un autre de M. Robichaud. Ces amendements, aux pages 5, 6, 7, 8 et 9 de la liasse portent tous sur la question du développement régional. Je ne sais pas. . .

M. Ouellet: Je crois que l'on devrait d'abord étudier l'amendement de M. Cochrane. Si son amendement est adopté le mien, qui est plus ou moins le même que le sien sera alors superflu. L'amendement de M. Robichaud est très différent. Nous y reviendrons plus tard. Nous devrions ouvrir la discussion sur l'amendement de M. Cochrane.

[Text]

[Translation]

• 1010

The Chairman: That is a good way to do it. Mr. Cochrane, you have moved your amendment.

Mr. Cochrane: Yes, and I will make a few general comments, if I may. Obviously, I feel it is extremely important that when we are looking at the commercial viability of transportation links we also take a look at regional development objectives. I do not think we should say in the legislation that, at all times, regional development objectives will supersede commercial viability, but I think this amendment draws the discussion of the two components, of the two factors.

I certainly feel strongly as an Atlantic Canadian that there has to be some attention paid to regional development. I feel the Western Grain Transportation Act protects certain aspects of the west, and the population protects certain aspects of the middle part of the country. I think we have to look at the regional development aspect of both the west and the east, as well as other parts of Canada, when we assess the commercial viability of various aspects of the transportation industry.

It was an amendment that originally suggested by Newfoundland and Alberta, and it was perhaps not as strong as some would like, but I think it recognizes the principle, and also draws in the legislation, the focus of regional development objectives when you are looking at commercial viability.

The Chairman: Mr. Cochrane, for the benefit of the Chair, because I may have missed it, would you read your full amendment? I am not sure what lines you want to strike out.

Mr. Cochrane: It should not be line 27; it should just be striking out line 28 on page 2 and substituting the following—which would put line 28 back in:

to regional economic development and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives, in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

The Chairman: Would you read the full clause?

Mr. Cochrane: The whole clause is going to say:

“transportation is recognized as a key to regional economic development, and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strength of each region may be realized;”

Mr. N. Mulder (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Mr. Chairman, I wonder if I can just indicate, because I think there may be some confusion about the language, the reason why it is “is” as opposed to “must be” or “should be”.

Le président: C'est une bonne idée. Monsieur Cochrane, c'est vous qui avez proposé cet amendement.

M. Cochrane: Oui, et avec votre permission, j'aimerais faire quelques petits commentaires d'ordre général. Il est excessivement important et évident, à mes yeux, que nous tenions compte des objectifs de développement régional quand nous parlons de viabilité commerciale des lignes de transport. Que la loi accorde systématiquement la priorité aux objectifs de développement régional en termes de viabilité commerciale serait, à mon avis, une erreur, mais cet amendement permet de tenir compte de ces deux facteurs.

En tant que représentant du Canada atlantique, j'estime indispensable de ne pas oublier le développement régional. La Loi sur le transport des grains dans l'Ouest protège certains intérêts de l'Ouest canadien et la densité démographique protège certains intérêts de la région centrale du pays. Nous devons tenir compte des intérêts de développement régional à la fois de l'Ouest et de l'Est, ainsi que des autres régions du Canada, en évaluant la viabilité commerciale de divers secteurs de l'industrie du transport.

Cet amendement avait été proposé à l'origine par Terre-Neuve et par l'Alberta et il n'allait peut-être pas aussi loin que certains l'auraient aimé, mais il permet de rappeler, dans la loi, l'importance des objectifs de développement régional quand se pose la question de la viabilité commerciale de certains services de transport.

Le président: Monsieur Cochrane, pourriez-vous me relire votre amendement, car j'ai l'impression d'avoir raté quelque chose? Je ne comprends pas quelles lignes vous voulez supprimer.

M. Cochrane: Dans la version française, je ne veux rien supprimer, je propose de remplacer le point-virgule à la ligne 30 par une virgule et d'ajouter:

et que la viabilité commerciale des lignes de transport soit mise en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement.

Le président: Pourriez-vous lire tout le paragraphe?

M. Cochrane: Tout le paragraphe se lira comme suit:

«les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional, et que la viabilité commerciale des lignes de transport soit mise en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement;»

M. N. Mulder (sous-ministre adjoint, Politiques et coordination, ministère des Transports): Monsieur le président, je crains que la confusion soit créée par le temps utilisé. Si le subjonctif est utilisé plutôt que l'indicatif, c'est parce que «à condition que», à la ligne 10,

[Texte]

Gramatically, it has to be in that tense, "is" or "are", because it says right at the beginning of the clause "is on the conditions ensuring that" and so everything else has to be in the present tense. You cannot have a "must be" or a "should be" or an "it ought to be" or an "it shall be" or whatever. It has to be in the present tense, gramatically.

Mr. Taylor: I have some concern about this, because if national transportation is the key to economic development. . . if something is not completely balanced, it could not be done. I like the clause the way it is, frankly. I think this should be held for further discussion, and I would like to look into it further.

The Chairman: We have three or four other amendments, basically, to the same clause. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I just want to support the amendment and remind my colleagues that not only have Newfoundland and Alberta suggested this exact wording, but I understand this very wording, which includes the word "balance" rather than "precedence". . . As you know, there was another proposal originating from the Atlantic Provinces Transportation Commission. The Atlantic premiers were suggesting that regional economic development objectives take precedence over commercial viability objectives of the transportation system when the two conflict.

I understand that this wording about the balance was approved at the Premiers' conference involving the 10 provinces. Therefore I would recommend this amendment.

• 1015

Mr. Thacker: For your information, Mr. Taylor, this is a very critical clause that was gone over on the weekend very carefully with both Minister Crosbie and Minister Mazankowski. They are satisfied that this amendment flowing from the committee is quite acceptable within that balancing reaction, so they are prepared to accept it quite willingly.

Mr. Taylor: Are the words "must be" in there?

The Chairman: No, the word "is" has been used. He has changed it.

Mr. Taylor: Well, that makes it a little different.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to say that the amendment we have here from Mr. Cochrane has been amended to read like my own amendment.

Mr. Layton: I would like to point out to my colleagues that the word "balance" means to me, and I think it would mean in practice, that it will not always be an exact balance. So every single issue may not balance, but the overall transportation system will be in balance with those objectives. For that reason, I like the wording.

[Traduction]

doit être suivi du subjonctif. C'est une simple question de grammaire.

M. Taylor: Cela me pose quelques problèmes, car si les transports sont reconnus comme un facteur primordial du développement économique. . . si on ne peut concilier les deux, j'entrevois de gros problèmes. En toute franchise, je préfère le texte original. Je crois qu'il faudrait en rediscuter, j'aimerais en rediscuter.

Le président: Il y a encore trois ou quatre autres amendements portant sur ce même article. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je tiens simplement à manifester mon soutien à cet amendement et à rappeler à mes collègues que ce sont non seulement Terre-Neuve et l'Alberta qui ont proposé ce libellé, mais je crois comprendre que ce libellé qui inclut, en anglais, *balance* plutôt que *precedence*. . . Comme vous le savez, la Commission des transports des provinces atlantiques avait fait une autre proposition. Les premiers ministres des provinces atlantiques avaient proposé que le développement économique régional ait préséance sur les objectifs de viabilité commerciale du système de transport en cas de conflit entre les deux.

Je crois comprendre que ce terme, en anglais, *balance*, a été approuvé lors de la Conférence des premiers ministres. En conséquence, je recommande que nous adoptions cet amendement.

M. Thacker: Sachez monsieur Taylor, qu'il s'agit d'un alinéa primordial ayant fait l'objet d'un examen attentif pendant le week-end avec le ministre Crosbie et le ministre Mazankowski. Ils estiment que cet amendement proposé par notre Comité est tout à fait acceptable et ils sont tout à fait disposés à l'entériner.

M. Taylor: Est-ce que «doit être» figure toujours?

Le président: Non, il l'a remplacé par «soit».

M. Taylor: Cela fait une petite différence.

M. Ouellet: Monsieur le président, je tiens à dire que l'amendement proposé maintenant par M. Cochrane se lit exactement comme le mien.

M. Layton: J'aimerais signaler à mes collègues que, pour moi, le terme anglais *balance* signifie que cet équilibre entre les deux tenants de l'équation ne sera pas toujours parfait pour des raisons pratiques. Trouver une solution équilibrée à tous les problèmes ne sera peut-être pas possible, mais, globalement, il faudra tenir compte et des intérêts des transporteurs et des objectifs de développement économique. Pour cette raison, ce texte me plaît.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in order to help us deal with the amendments quicker, I would like to move a subamendment, which is namely my amendment 8. This amendment would be added to Mr. Cochrane's amendment, so the clause would then read:

and commercial viability of transportation links is balanced with the regional economic development objectives in order that the potential economic strength of each region may be realized

Then my subamendment would add:

and therefore the interests of regional development will take precedent over commercial interests should the two come into conflict.

The Chairman: I thank you for moving that. I will throw this out to members, but I feel that your subamendment runs counter to the principle of balance in the amendment and therefore would be out of order at this stage. You may want to move that later as an amendment.

Mr. Angus: We looked at that, Mr. Chairman, but we felt that the operative phrase was "should the two come into conflict", which I think is a modifier that allows the government or agency to look at it on balance initially, but gives them the ability to say that the regional interest is more important in any particular case.

The Chairman: Well, this is definitely a grey area in view of the words "should the two come into conflict".

Mr. Angus: Why do you not leave it in see how it works?

The Chairman: I think it is a grey area in light of Mr. Angus' explanation that there is balance, but if something comes in conflict, something else should apply, which gets pretty specific. It is up to members to vote on that and in any event, I imagine you will be moving that as an amendment at some stage anyway.

Mr. Benjamin: I cannot move it twice.

The Chairman: If the decision has been taken, you are right. I think we should include it and dispose of it one way or the other.

Mr. Benjamin: I am just wondering if this would be acceptable to the government. If not, why not?

Mr. Thacker: I am quite sure the answer is no, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Are you quite sure about the reasons too?

Mr. Thacker: Yes, it is a question of balance, and it should be left for each individual circumstance.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que, pour accélérer la procédure, il serait bon que je propose mon sous-amendement, c'est-à-dire mon amendement n° 8. Cet amendement serait ajouté à l'amendement de M. Cochrane et l'alinéa se lirait comme suit:

et que la viabilité commerciale des lignes de transport soit mise en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement

Puis suivrait mon sous-amendement:

et que, en conséquence, les intérêts du développement régional aient priorité sur les intérêts commerciaux en cas de conflit entre les deux.

Le président: Je vous remercie de l'avoir proposé. Je vous pose la question, mais j'ai l'impression que votre sous-amendement va à l'encontre de ce principe d'équilibre proposé dans l'amendement principal et, dans ces circonstances, d'après moi, il est irrecevable pour le moment. Vous voudrez peut-être le proposer plus tard sous forme d'amendement.

M. Angus: Nous avons étudié la question, monsieur le président, mais nous avons pensé que ce qui était important, c'était ce «en cas de conflit entre les deux», ce qui, à mon avis, change tout puisque cela permet au gouvernement ou à l'office de tenir compte au départ de ce principe d'équilibre entre les intérêts et les objectifs, mais leur donne, par la suite, la possibilité de dire que, dans le cas particulier, les objectifs régionaux sont plus importants.

Le président: Ce «en cas de conflit entre les deux» rend la chose encore plus obscure.

M. Angus: Pourquoi ne pas essayer pour voir ce que cela donne?

Le président: Selon l'explication de M. Angus, ce principe d'équilibre est respecté, mais s'il y a un conflit, il faut faire appel à d'autres facteurs et cela devient très précis. Quoi qu'il en soit, ce sont les membres qui décideront et j'imagine que vous le proposerez sous forme d'amendement.

M. Benjamin: Je ne peux pas le proposer deux fois.

Le président: Si une décision a été prise, vous avez raison. Nous devrions l'inclure et régler son cas une bonne fois pour toutes.

M. Benjamin: Je me demande simplement si le gouvernement serait prêt à l'accepter, sinon, pour quelles raisons?

M. Thacker: Je suis à peu près certain que la réponse est non, monsieur le président.

M. Benjamin: Êtes-vous aussi à peu près certain quant aux raisons?

M. Thacker: Oui, c'est une question d'équilibre et le problème devrait être réglé ponctuellement.

[Texte]

The Chairman: I am accepting the subamendment to the amendment. I still think it could be out of order, but let us not worry about that. Let us put the motion on the subamendment by Mr. Benjamin.

Subamendment negated.

The Chairman: I am now calling for a vote on the amendment by Mr. Cochrane.

• 1020

Mr. Ouellet: Could Mr. Cochrane read it again, because his amendment is different from the document we have here.

Mr. Cochrane: Paragraph (d) will now read, if the amendment is adopted:

“transportation is recognized as a key to regional economic development and a commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strength of each region may be realized;”

Amendment as amended agreed to.

The Chairman: As Mr. Ouellet pointed out, the amendment is identical to his. I think, Mr. Ouellet, yours is not redundant, it is part of the amendment agreed to.

Mr. Ouellet: I am glad that Mr. Cochrane and the government have accepted my amendment.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: I must say you are perfectly free and quite correct in saying mutuality in amendments; let us call it mutuality in amendments.

We have an amendment by Mr. Robichaud to clause 3, and it is found on page 6 of the index. I must say, Mr. Robichaud, that it is the most interesting and very interestingly phrased amendment which comes out of some history, I think, which we know about.

Frankly, as the Chair, I think we can expedite matters because the intent and the implication of your amendment, in the opinion of the Chair, would result in effect that priority be given to regional, social and economic development to be assumed by the Government of Canada, and thus it would be very much of an increased cost to the Government of Canada.

M. Robichaud: Monsieur le président, vous me permettez de ne pas être d'accord avec vous. Le ministre et les fonctionnaires nous ont affirmé qu'on pourrait tenir compte du développement régional à 3(1)d) et à 3(2). Je ne peux pas comprendre que vous disiez que mon amendement va à l'encontre du projet de loi puisqu'on nous a toujours dit que le projet de loi tenait compte du développement régional de la même façon que le fait mon amendement.

[Traduction]

Le président: J'accepte le sous-amendement à l'amendement. Je continue à croire qu'il est irrecevable, mais peu importe. Je mets aux voix le sous-amendement de M. Benjamin.

Le sous-amendement est rejeté.

Le président: Je mets maintenant aux voix l'amendement de M. Cochrane.

M. Ouellet: M. Cochrane pourrait-il le relire car le texte de son amendement est différent de celui qui nous a été remis.

M. Cochrane: Si cet amendement est adopté l'alinéa d) se lira désormais comme suit:

«les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional, et que la viabilité commerciale des lignes de transport soient mises en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement,»

L'amendement est adopté sous sa forme modifiée.

Le président: Comme M. Ouellet nous l'a signalé, son amendement est identique. Je ne pense pas, monsieur Ouellet, que votre amendement soit redondant, il est inclus dans le corps de l'amendement qui vient d'être adopté.

M. Ouellet: Je suis heureux que M. Cochrane et le gouvernement aient accepté mon amendement.

Des voix: Oh!

Le président: Vous êtes tout à fait libres et vous avez tout à fait raison de parler de mutualité d'amendements. Disons, mutualité d'amendement.

Nous sommes maintenant saisis d'un amendement de M. Robichaud à l'article 3, amendement qui se trouve à la page 6 de l'index. Je dois avouer, monsieur Robichaud, que cela fait longtemps que nous n'avions pas été saisis d'un amendement aussi intéressant et libellé d'une manière aussi intéressante.

En toute franchise, la question devrait être réglée rapidement car selon nous, votre amendement aurait pour résultat d'imposer au gouvernement du Canada de donner la priorité au développement régional social et économique c'est-à-dire de lui imposer des dépenses supplémentaires.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, if I may, I do not agree with you. The Minister and the officials assured us that in 3(1)(d) and in 3(2) regional development would be taken into account. I cannot understand you saying that my amendment runs counter to the bill since we were always told that the bill was taking regional development into account the same way as my amendment does.

[Text]

The Chairman: Just reading your text, Mr. Robichaud, there are other things I could say about the text. But just reading it, in the opinion of the Chair, you say midway in your text that if one or more provincial governments jointly decide that such facilities and services are required for the achievement of national or regional social and economic development objectives, the decision requires that those objectives take precedence over the objective of commercial viability. That is somewhat like what we just talked about.

You say that where the Government of Canada decides or the Government of Canada and one or more provincial governments jointly decide the achievement of national or regional objectives require that these objectives take precedence over the objective, the benefits and costs involved should be identified and any relative additional costs assumed by the government or governments concerned.

We can have further discussion, but to me this goes much further than paragraph (d) and it definitely talks about the governments assuming very definite costs and thereby would be beyond the Royal Recommendation, which is—

Mr. Robichaud: No.

The Chairman: That is the opinion of the Chair.

M. Robichaud: Pas selon ce qu'on nous a dit à ce Comité. Le paragraphe 3(2) se lit ainsi:

(2) Le ministre peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil et aux conditions précisées par celui-ci, conclure des accords de mise en oeuvre de la politique nationale des transports énoncée au paragraphe (1) ou des accords sur les matières de transport que le ministre estime indiquées.

Cela indique qu'il peut conclure des accords impliquant des dépenses pour certains services jugés essentiels.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to support Mr. Robichaud both in the intent of the clause and in his argument that it does not increase government spending by itself.

I think the operative phrase is "where the Government of Canada decides" or "where the Government of Canada and one or more provincial governments jointly decide". This is just an enabling mechanism; it does not mandate them. The Government of Canada could decide not to do anything, so I do not think it goes beyond the intent or the bill; nor does it interfere at all with the Royal Proclamation.

• 1025

Separate from the procedural argument, I think it is excellently worded. It meets the concerns of a lot of the witnesses we heard, particularly in Atlantic Canada but

[Translation]

Le président: Une simple lecture du texte de votre amendement, monsieur Robichaud, me montre qu'il y a bien d'autres choses que je pourrais dire. Il reste que, selon nous, au milieu de votre texte vous dites que si un ou plusieurs gouvernements provinciaux décident conjointement que de telles installations ou de tels services de soutien sont nécessaires pour atteindre des objectifs nationaux ou régionaux de progrès social et de développement économique, cette décision exige que ces objectifs aient priorité sur l'objectif de viabilité commerciale. C'est un peu ce dont nous venons de discuter.

Vous dites que si le gouvernement du Canada décide, seul ou conjointement avec un ou plusieurs gouvernements provinciaux qu'atteindre des objectifs nationaux ou régionaux exige que ces objectifs aient priorité sur l'objectif de viabilité commerciale, les avantages et les coûts en cause devraient être déterminés et tous les coûts supplémentaires devraient être assumés par le ou les gouvernements concernés.

Nous pouvons en discuter mais, à mes yeux, cela va beaucoup plus loin que l'alinéa d) et il est indubitable que c'est imposer des coûts supplémentaires au gouvernement et en conséquence outrepasser la recommandation royale selon laquelle. . .

M. Robichaud: Non.

Le président: C'est l'avis de la présidence.

Mr. Robichaud: Not according to what we were told in this committee. Subclause 3(2) reads as follows:

(2) The Minister may, with the approval of the Governor in Council and on such terms and conditions as the Governor in Council must specify, enter into agreements in support of the national transportation policy set out in subsection (1) or in respect of such transportation matters as the Minister considers appropriate.

It means that he may enter into agreements involving expenditures for some services that are deemed essential.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais manifester mon soutien à M. Robichaud tant sur le plan de l'intention de ce paragraphe que sur le plan de ces arguments selon lesquels cela n'impose pas de dépenses supplémentaires au gouvernement.

À mon avis, le passage important c'est «quand le gouvernement du Canada décide» ou «quand le gouvernement du Canada décide, seul ou conjointement avec un ou plusieurs gouvernements provinciaux». C'est une disposition habilitante, ce n'est pas une obligation. Le gouvernement du Canada pourrait décider de ne rien faire, donc, à mon avis, cela ne dépasse pas l'objet du projet de loi pas plus que cela outrepassa la Proclamation royale.

Tout argument de procédure mis à part, je trouve ce texte excellentement rédigé. Il dissipe les craintes de nombre de nos témoins, surtout ceux du Canada

[Texte]

also the north and some of the other regions of the country. Whether it is in terms of money for highway construction programs because of the increase in transport truck utilization through deregulation or shifting from one mode to another, or whether it is other kinds of transportation infrastructures, it says right in the bill the government has some responsibilities, and I think we should support it.

The Chairman: The more I look at it, it is clearly out of order. The last three sentences, saying any costs should be identified and any relevant additional costs assumed by the government... The amendment itself talks about additional costs to be assumed. The thing is completely out of order, and I so rule.

We still have a couple of amendments to have discussion on with respect to regional development, so I rule that this amendment is out of order. It exceeds the recommendation and/or the provisions of the clause it is trying to amend by saddling the government with extra costs. No matter how meritorious and laudable those costs may be, procedurally the thing is out of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not know how you can arrive at that conclusion in light of what subclause 3(2) says, as Mr. Robichaud pointed out.

Mr. Ouellet: Subclause 3(2) talks about support agreements between the Minister of Transport and the province.

The Chairman: Agreed, but it also talks about transportation matters. I have made a ruling. You are right in saying that subclause 3(2) talks about... There all sorts of agreements in which the federal and provincial governments agree. Obviously, the intent of subclause 3(2) is to

... enter into agreements in support of the national transportation policy... in respect of such transportation matters...

This amendment goes much further than transportation matters. It talks about much more than transportation matters; it lists regional, social, and economic development objectives and those relevant, and where they are relevant, additional costs should be paid by the Government of Canada. That clearly goes much further than subclause 3(2), which relates to federal-provincial agreements on transportation matters.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I would like to remind my colleagues that we as a group have adopted the sense of balance. What I read into the new amendment is that it immediately compromises the overall intent of this committee and the bill toward balance. Whether it is ruled

[Traduction]

atlantique mais également ceux du Nord et de certaines autres régions du pays. Qu'il s'agisse de dépenses consacrées à des programmes de construction routière, conséquence de l'utilisation accrue du transport routier à la suite de la déréglementation ou à la suite de changement de mode de transport, ou qu'il s'agisse d'autres travaux d'équipement nécessaires au transport, le projet de loi stipule que le gouvernement a certaines responsabilités, et, à mon avis, nous devrions adopter cet amendement.

Le président: Plus je le regarde, plus il me semble évident qu'il est irrecevable. Prenez les trois dernières phrases qui disent que les coûts en cause devraient être déterminés et tous les coûts supplémentaires devraient être assumés par le ou les gouvernements concernés! Il est question dans l'amendement lui-même de coûts supplémentaires devant être assumés. Cet amendement est totalement irrecevable. C'est ma décision.

Nous avons encore un ou deux amendements concernant le développement régional et ma décision est que cet amendement est irrecevable. Il outrepassa la recommandation et impose des coûts supplémentaires au gouvernement en modifiant les dispositions de cet article. Quel que soit le mérite et l'objet louable de ces coûts, sur le plan de la procédure cet amendement est irrecevable.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne vois pas comment vous pouvez arriver à cette conclusion compte tenu de ce que dit le paragraphe 3(2), comme l'a signalé M. Robichaud.

M. Ouellet: Le paragraphe 3(2) parle d'accords de mise en oeuvre entre le Ministre des transports et la province.

Le président: D'accord, mais il parle aussi de questions de transport. Ma décision est prise. Vous avez raison de dire que le paragraphe 3(2) parle de... Toutes sortes d'accords sont conclus entre le fédéral et les gouvernements provinciaux. Il est évident que le but recherché par le paragraphe 3(2) est de

... conclure des accords de mise en oeuvre de la politique nationale des transports... des accords sur les questions de transport...

Cet amendement va beaucoup plus loin que de simples questions de transport. Il parle bien plus que de simples questions de transport; il parle d'objectifs de développement économique, social et régional et de coûts supplémentaires, à déterminer, devant être assumés par le gouvernement du Canada. C'est aller, à l'évidence, beaucoup plus loin que le paragraphe 3(2) qui ne parle que d'accords fédéral-provinciaux sur les questions de transport.

M. Layton: Monsieur le président, j'aimerais rappeler à mes collègues que nous avons adopté à l'unanimité cette notion d'équilibre. A mes yeux, cet amendement compromet irrémédiablement cette notion. Qu'il soit accepté ou refusé, j'estime que notre Comité s'est déjà

[Text]

in order or out of order, I feel the committee has already placed itself in favour of Mr. Cochrane's subamendment on balance.

Mr. Benjamin: I still think you are skating on very thin ice with your ruling, Mr. Chairman, and I do not know why you bother. Put the question to the committee. If the committee should pass an amendment that turns out to be out of order, it is something the Speaker will rule on at report stage. That way, you do not have to be in a rush to rule things out of order or in order.

The Chairman: I am most amenable to constructive suggestions, and I do not really care—

Mr. Benjamin: I mean in no way at all to denigrate; you are a great parliamentarian.

The Chairman: There is an element of gray here with those agreements. Subclause 3(2) refers to transportation matters as set out in subclause 3(1). What Mr. Robichaud is attempting to do with his amendment is to change the character of the transportation policy in subclause 3(1) to add other elements. I guess it is a catch-22 situation. Instead of worrying about the procedure, let us put the thing to—

M. Robichaud: Monsieur le président, je retire cet amendement.

• 1030

The Chairman: We have already in effect disposed of the mutuality of the amendments by Mr. Cochrane and Mr. Ouellet. That was the subamendment that was disposed of.

We now have another amendment by Mr. Robichaud. I do not like to be too hard, but at first blush this appears to have been disposed of by the earlier vote of the committee.

Mr. Ouellet: I think you are right. It is the amendment by Mr. Benjamin, which has already been defeated.

Mr. Angus: I move that Bill C-18, an Act respecting national transportation, be amended in paragraph 3(1)(e) by replacing all the words between lines 29 and 34 with the following:

(e) no single carrier or mode of transportation will bear, as far as practicable, a greater proportion of the real costs of the resources, facilities, and services provided to that carrier or mode at public expense than any other single carrier or mode of transportation is required to bear.

The intent of this change is to remove what could be interpreted as a 100% cost-recovery requirement for all modes of transport and replace it with a fairness clause that would ensure, for example, that just because rail pays 100%, air, marine, or trucking should not have to be brought up to 100% as well. We have heard testimony during our hearings concerning the level of subsidy. They are looking at it from the other side. They felt that some sectors were being unfairly subsidized.

[Translation]

prononcé en faveur du sous-amendement de M. Cochrane tendant à cet équilibre.

M. Benjamin: Je continue à croire que votre décision, monsieur le président, repose sur du terrain très fuyable et je ne vois pas pourquoi chercher midi à quatorze heures. Mettez l'amendement aux voix. Si notre Comité adoptait un amendement s'avérant par la suite irrecevable, le Président de la Chambre pourrait toujours y revenir à l'étape du rapport. Il n'est pas nécessaire que vous preniez ces décisions maintenant.

Le président: Je suis toujours ouvert aux suggestions constructives, et peu m'importe en vérité. . .

M. Benjamin: Ce n'est pas du tout une critique, vous êtes un très grand parlementaire.

Le président: Il y a un élément qui n'est pas clair dans ces accords. Le paragraphe 3(2) parle des questions de transport énoncées au paragraphe 3(1). Avec son amendement, M. Robichaud essaie de modifier le caractère de la politique des transports énoncé au paragraphe 3(1) en ajoutant d'autres éléments. Il n'y a pas d'issue. Oublions la procédure, mettons cet amendement. . .

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I withdraw my amendment.

Le président: Nous avons déjà réglé la question de la mutualité des amendements de M. Cochrane et de M. Ouellet. C'est la question du sous-amendement qui a été réglée.

Nous sommes maintenant saisis d'un autre amendement proposé par M. Robichaud. Je ne voudrais pas être trop dur, mais il me semble, a priori, que cette question a déjà été réglée par le vote précédent du Comité.

M. Ouellet: Je crois que vous avez raison. C'est l'amendement de M. Benjamin qui a déjà été rejeté.

M. Angus: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 3(1)e), en remplaçant tous les mots des lignes 31 à 35 par les suivants:

e) nul transporteur ou mode de transport ne supporte, dans la mesure du possible, une part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics qui soit plus grande que celle de tout autre transporteur ou mode de transport.

Cet amendement vise à supprimer ce qui pourrait être interprété comme une obligation de remboursement à 100 p. 100 pour tous les modes de transport et la remplace par une disposition plus juste qui assurerait, par exemple, que sous prétexte que les chemins de fer assument 100 p. 100 des coûts, les transports par air, par eau ou par route ne se verraient pas imposer la même obligation. Certains témoins au cours de nos audiences nous ont parlé des questions de subventions. Leur point de vue n'est pas le

[Texte]

I think that this proposal of mine will ensure some fairness. It gives the government a little bit more flexibility in its treatment of the various sectors. This is not just another way to increase user fees.

The Chairman: Is the thrust of this sort of a cross-subsidization situation?

Mr. Angus: No.

Mr. Benjamin: It does not prevent it.

Mr. Thacker: It is always difficult to get a quick handle on it. At the moment I understand that Marine Atlantic covers only about 25% of the cost and the rest is picked up by the taxpayer. It would appear by this amendment that no one else could come in and charge more than 25%. Is that correct? That certainly would not be good policy.

Mr. Angus: That no one else could come in?

Mr. Thacker: Yes. Due to the wording of your amendment, no one else could charge greater than 25%.

Mr. Angus: Are you talking about somebody competing with Marine Atlantic?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Angus: The intent would be that between modes, say, air serving the same origin and destination, the level of subsidy would have to be equal.

Mr. Thacker: That means the taxpayers of Canada would have to pick up 75% of all the air costs of. . .

Mr. Angus: Of that sector, yes. I am not going to deny that.

Mr. Thacker: That has an enormous implication.

The Chairman: The table has had some discussion on this amendment because of its restrictive nature, running counter to each mode picking up its own costs. But I am not going to make a ruling. I am going to throw it open for further discussion and call for the question.

• 1035

Amendment negated.

Mr. Angus: I am not having a very good morning.

The Chairman: Mr. Angus, I think you have another amendment.

Mr. Angus: Yes, Mr. Chairman. I move that Bill C-18, an act respecting national transportation, be amended in paragraph 3(1)(f) in line 36 on page 2 by striking out the words "so far as practicable".

The intent of this amendment, Mr. Chairman, would be to change the paragraph to read as follows:

[Traduction]

même. Ils nous ont dit estimer que certains secteurs sont injustement subventionnés.

Je crois que ma proposition imposera le respect d'une certaine justice. Elle donne au gouvernement un peu plus de souplesse dans la manière dont il traite les divers secteurs. Il ne s'agit pas d'augmenter la participation des utilisateurs.

Le président: Est-ce qu'il ne s'agirait pas de subventions croisées?

M. Angus: Non.

M. Benjamin: Cela ne l'empêche pas.

M. Thacker: C'est une question assez complexe. Je crois comprendre qu'à l'heure actuelle Marine Atlantic n'assume qu'environ 25 p. 100 des coûts, le reste étant assumé par les contribuables. À première vue, cet amendement interdirait à quiconque de faire payer plus de 25 p. 100. N'est-ce pas? Ce serait de mauvaise politique.

M. Angus: L'interdire à quiconque?

M. Thacker: Oui. De la manière dont est rédigé votre amendement, personne d'autre ne pourrait faire payer plus de 25 p. 100.

M. Angus: Vous voulez parler d'un concurrent de Marine Atlantic?

M. Thacker: Oui.

M. Angus: Disons, pour prendre un exemple, qu'en cas de services identiques assurés par deux compagnies aériennes, le montant des subventions accordées serait le même pour les deux.

M. Thacker: Cela veut dire que les contribuables canadiens auraient à assumer 75 p. 100 de tous les coûts aériens. . .

M. Angus: De ce secteur, oui. Je ne le nierai pas.

M. Thacker: Les implications sont énormes.

Le président: Nous venons d'avoir une discussion sur cet amendement et sur sa nature restrictive qui va à l'encontre du principe de la libre concurrence. Je ne prendrai pas de décision. Poursuivons la discussion puis je mettrai cet amendement aux voix.

L'amendement est rejeté.

M. Angus: Je n'ai pas tellement de chance, ce matin.

Le président: Vous avez un autre amendement, monsieur Angus.

M. Angus: Oui, monsieur le président. Je propose que soit modifié le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 3(1)f), à la ligne 37, à la page 2, par la suppression des mots «dans la mesure du possible».

L'article serait ainsi le suivant, monsieur le président:

[Text]

each carrier or mode of transportation receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty, and

I am taking out the flexibility where it says "so far as practicable" so that it strengthens the clause to ensure the assistance is provided.

The Chairman: I ask you a question from the Chair: in providing the assistance, do you not then encumber the federal Treasury potentially with more costs than the paragraph as presently worded, and thereby run counter to procedure?

Mr. Angus: No, because I am merely deleting "so far as practicable". The intent of the paragraph is to provide the money.

The Chairman: Who is going to... the Government of Canada is going to provide it.

Mr. Benjamin: It says so in the way it reads in the bill.

Mr. Angus: Yes. It is just clarifying the intent of the legislation.

The Chairman: You are opening it up with no restrictions whatsoever. You are taking out "so far as practicable".

Mr. Angus: Yes.

The Chairman: Again, I am going to put the motion because I think this gets into an area where if it carried, there would be an additional charge to the Treasury.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Angus is striking out and I am adding on. He might agree to withdraw his.

Mr. Angus: No, I am not going to agree to withdraw mine. Deal with it.

Mr. Ouellet: I will speak in favour of the amendment. Frankly this legislation covers the fact that the government is ready to pay for imposed public duties, and Mr. Angus wants to be clear that this takes place. Therefore the words "so far as practicable" should not be there, and I quite agree with Mr. Angus. If it is the feeling of the government that it is an imposed public duty and if it is the feeling that it is necessary, then the costs should be covered by the government. It should be quite clear in this regard.

Mr. Benjamin: The government can say it is not practicable and can refuse to compensate somebody for imposed public duty.

Mr. Layton: Can we ask for an explanation?

The Chairman: No, no, we have another amendment coming up, Mr. Layton, on this very same clause and it takes a different twist at the same issue. So let us call... I am not going to worry about the procedural acceptability. Again, at first blush, from the Chair, I would think this this would be out of order but we are going to put it to a

[Translation]

chaque transporteur ou mode de transport soit indemnisé du coût des ressources, installations et services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public.

En supprimant «dans la mesure du possible», je renforce simplement l'article et je m'assure que l'aide est vraiment accordée.

Le président: Je voudrais vous poser une question à ce sujet. En augmentant ladite aide, n'imposez-vous pas au Trésor fédéral une charge supplémentaire et votre amendement, à ce moment-là, ne devient-il pas irrecevable?

M. Angus: Non, parce que je supprime seulement «dans la mesure du possible». L'objet de l'article est de fournir une aide.

Le président: C'est bien le gouvernement du Canada qui va la consentir, n'est-ce pas?

M. Benjamin: L'aide est déjà prévue dans le projet de loi.

M. Angus: Je précise simplement l'objet de la loi.

Le président: Vous faites sauter toute restriction en supprimant «dans la mesure du possible».

M. Angus: Oui.

Le président: Je pense que c'est un autre amendement qui risque de grever davantage le Trésor s'il est adopté.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): M. Angus retranche, alors que, moi, j'ajoute. Il voudrait peut-être retirer son amendement.

M. Angus: Non, je ne le retire pas. Je demande au Comité de prendre une décision.

M. Ouellet: Je voudrais me prononcer en faveur de l'amendement. Cette loi prévoit que le gouvernement est prêt à financer les services mis à la disposition du public. M. Angus veut simplement clarifier la situation. Je conviens avec lui que l'expression «dans la mesure du possible» ne devrait même pas se trouver là. Si le gouvernement est d'avis qu'il s'agit de services publics et qu'ils sont nécessaires, il doit être prêt à payer la note. Il convient que la situation soit bien claire à cet égard.

M. Benjamin: Le gouvernement peut faire valoir que telle ou telle chose est impraticable et refuser son aide même s'il s'agit de services à la disposition du public.

M. Layton: Pouvons-nous demander une explication?

Le président: Non, monsieur Layton, parce que nous avons un autre amendement au même article mais d'un point de vue tout à fait différent. Nous allons plutôt demander que soit présenté cet amendement... c'est dommage, mais j'estime que celui-ci est irrecevable. Selon M. Angus même, il supprime toute restriction et peut de

[*Texte*]

vote. In Mr. Angus's own words, it opens it up, it takes away the restriction and therefore potentially exposes an additional charge. Let us not worry about this; let us put it to the vote.

Amendment negated.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would move that clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out line 36 on page 2 and substituting the following:

so far as practicable, receives fair and reasonable compensa-

• 1040

The Chairman: "Fair and reasonable compensation" makes a different twist to Mr. Angus' amendment. Mr. Thacker, do you want to give an explanation of this?

Mr. Thacker: Yes, the Minister is prepared to accept this amendment as a further clarification to meet the will of the committee.

Mr. Ouellet: Who is asking for this? Who made the representation to get this?

Mr. Mulder: CN asked for "fair and adequate". The view was that "adequate" might be too much in accounting terms, so we substituted "fair and reasonable".

Amendment agreed to.

Clause 3 as amended agreed to.

On clause 4—*Définitions*

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that Bill C-18, an Act respecting national transportation, be amended in clause 4 on page 4 by adding immediately after line three the following:

... the economic and political security of Canada.

Mr. Chairman, this is the public interest definition section. It already has in it:

"public interest" that is consistent with the (a) the national transportation policy set out in subsection 3(1), (b) policy directions, if any, issued under section 23, and in respect of Part II, directions, if any, issued by the Minister under section 86.

This extends the definition to include the economic and political security of Canada. Time and time again, we heard concern about the ability of the Canadian industry to withstand competition from the American giants. I have moved this particular amendment to deal in part with that.

The Chairman: I do not want to appear difficult. The clerk tells me in a most mild way to let the thing go to a vote, but when I read it last night before talking to the clerk, it was a very fundamental procedure. In interpretation sections, you do not set out substantive

[*Traduction*]

ce fait entraîner des dépenses supplémentaires. Nous pouvons quand même le mettre aux voix.

L'amendement est rejeté.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 3 du projet de loi C-18 soit modifié par la substitution, à la ligne 38, à la page 2, de ce qui suit:

indemnisé, de façon juste et raisonnable du coût des ressources, installa-

Le président: «Indemniser, de façon juste et raisonnable.» modifie quelque peu l'orientation de l'amendement de M. Angus. Monsieur Thacker, vous voulez nous donner une explication?

M. Thacker: Oui, le ministre est disposé à accepter l'amendement qui précise la volonté du comité.

M. Ouellet: Qui a demandé cela? Qui a réclamé cette modification?

M. Mulder: Le CN a réclamé l'expression «juste et raisonnable». Ils nous ont dit qu'en termes comptables, «raisonnable» était peut-être déjà excessif, nous l'avons donc remplacé par «juste et raisonnable».

L'amendement est adopté.

L'article 3 ainsi modifié est adopté.

Article 4—*Définitions*

M. Angus: Monsieur le président, je propose que l'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, en ajoutant après la ligne 6 de la page 4, article 4, ce qui suit:

... un obstacle abusif à la sécurité économique et politique du Canada.

Monsieur le président, il s'agit de l'article qui définit l'intérêt public. Il contient déjà les dispositions suivantes:

«intérêt public» Qualité de ce qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée au paragraphe 3(1), avec les directives générales données au titre de l'article 23 et, s'agissant de la partie II, avec les directives données par le ministre au titre de l'article 86.

Cela étant donc la définition à la sécurité économique et politique du Canada. D'innombrables témoins sont venus nous dire qu'ils craignaient que l'industrie canadienne ne puisse pas faire face à la concurrence des géants américains. Si j'ai proposé cet amendement, c'est en partie pour cette raison.

Le président: Je ne veux pas faire d'histoires, mais le greffier me dit doucement d'autoriser le vote, et comme j'ai lu cet amendement hier soir avant d'en avoir discuté avec le greffier, il m'a semblé que c'était une procédure fondamentale. Dans les articles interprétatifs, il n'est pas

[Text]

declaratory amendments which should stand by themselves and should not come through in an interpretation clause. Perhaps that is a strict interpretation of legislation amendments. I think the quicker way is to have the discussion on the amendment and then put it to a vote. At first blush, I feel this is not in order. I just wanted you to know how the Chair thinks about some of these things. Not that it is not a great idea, but it is a substantive amendment in an interpretative clause. Generally it is way out of order.

Anyway, it is on the table. I am not going to get into a procedural hassle. The members have heard the discussion. Are you ready for this question?

Amendment negated.

Clause 4 agreed to.

The Chairman: Since we have done clause 5, I am calling clause 6.

On clause 6—*Appointment of Members*

The Chairman: I have several amendments here. Mr. Robichaud, your amendment is first on—

• 1045

Mr. Benjamin: You mean the one that we did not get by 5.30 p.m. on Thursday.

The Chairman: If you did not, it could have been amended by a subamendment today, Mr. Benjamin, because we knew this clause was going to be discussed. I agree, everyone has been working hard and you are quite right, there were some amendments, one of which is being handed out today, which were not... Although the parameter was for Thursday at 5.30 p.m., there were quite a few amendments that were not filed by 5.30 p.m. Thursday and no one can cast stones on that. And no one will do so.

Mr. Robichaud, would you please move the amendment formally.

M. Robichaud: Monsieur le président, je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, à l'article 6, en retranchant la ligne 23, page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

8, d'au plus neuf membres représentatifs de chaque région du Canada nommés par le

Je propose cet amendement afin que les personnes qui formeront l'agence représentent toutes les régions du Canada, et non pas seulement quelques régions du Canada central. Cela n'exclut aucune région. Je pense que l'amendement peut se passer d'explications.

Mr. Benjamin: You would still leave the last line in, I presume.

M. Robichaud: Oui, oui.

Mr. Benjamin: "Appointed by the Governor in Council." That would stay in there. You are just inserting a line.

[Translation]

coutumier d'ajouter des amendements déclaratoires qui pourraient faire l'objet d'un article normal, et non pas d'un article interprétatif. C'est peut-être une interprétation un peu restrictive des amendements législatifs. Mais il serait peut-être plus expéditif de discuter de l'amendement et de le mettre aux voix. À première vue, il me semble qu'il est irrecevable. Si je vous le dis, c'est pour que vous connaissiez la position du président. Ce n'est pas que l'idée ne soit pas excellente, mais il s'agit d'un amendement de fond dans un article interprétatif. En règle générale, c'est parfaitement irrecevable.

Quoi qu'il en soit, l'amendement a été déposé, je ne veux pas provoquer un différend de procédure, les députés ont entendu l'explication, sont-ils prêts à passer au vote?

L'amendement est rejeté.

L'article 4 est adopté.

Le président: Puisque nous avons déjà fait l'article 5, je mets l'article 6 en délibération.

Article 6—*Constitution de l'Office*

Le président: J'ai plusieurs amendements. Monsieur Robichaud, votre premier amendement commence. . .

M. Benjamin: Vous voulez dire celui que nous n'avions toujours pas reçu à 17h30, jeudi.

Le président: Dans ce cas, monsieur Benjamin, il aurait été possible d'introduire un sous-amendement aujourd'hui car nous savions que cet article serait discuté. Je le reconnais, nous avons tous travaillé très fort, et vous avez raison quand vous dites que certains amendements n'ont pas été... Bien qu'on ait convenu de déposer tous les amendements jeudi avant 17h30, il y en a plusieurs qui n'ont pas été déposés à temps. On ne peut pas blâmer les gens pour autant, personne n'en a l'intention.

Monsieur Robichaud, vous voulez nous présenter officiellement l'amendement.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I propose that Bill C-18 be amended in clause 6 by adding immediately after line 33 at page 4, the following:

representative of each region of Canada.

I propose this amendment so that the people who will be forming the agency be representative of all the regions in Canada, and not only of a few central regions. No region is being excluded. I do not think any further explanation is needed.

M. Benjamin: Et vous conservez la dernière ligne, j'imagine.

Mr. Robichaud: Yes, yes.

M. Benjamin: «Nommés par le gouverneur en conseil». Cette phrase reste là, vous vous contentez d'ajouter une ligne.

[Texte]

The Chairman: You are inserting as it reads "of not more than nine members". Would you read the clause as amended by your amendment?

M. Robichaud: Le paragraphe 6(1) se lirait ainsi:

(1) Est constitué l'Office national des transports, composé, sous réserve de l'article 8, d'au plus neuf membres représentatifs de chaque région du Canada nommés par le gouverneur en conseil.

M. Layton: On ajoute simplement «représentatifs de chaque région du Canada».

Mr. Benjamin: I think it reads better if you say "after members, representative of each region of Canada appointed by the Governor in Council".

The Chairman: That is what I thought you had.

M. Robichaud: On ne dit pas la même chose en anglais.

The Chairman: I have the English, and the French may be different, but that is the intent. Mr. Robichaud has moved the amendment, which is in order.

Mr. Layton: Mr. Chairman, one thing I would draw attention to in text is that there is no definition of "region". We all understand regions in Canada but are we talking five or six or seven? There are nine members. How many regions?

Mr. Ouellet: Flexibility for the government.

Mr. Layton: There is the region of Montreal, there is the region of Montreal West and there is Montreal South.

Some hon. members: No, no.

An hon. member: That is the reason we had the amendment.

Mr. Cochrane: Okay, we have the regions clear.

Mr. Ouellet: I want to say that such a wording exists in other legislation and in some cases the government with some departments have five regions. You have in departments five regions. Other departments have four regions.

Mr. Layton: It depends how generous they are in B.C.

Mr. Ouellet: That is right.

The Chairman: Mr. Thacker, would you give a response?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think it is true that in other areas it is done on a regional basis, but I think the region has to be defined. It is often referred to as the four western provinces, the Atlantic provinces, etc. Also, regions do not have a legal definition either in our Constitution or in a statute unless it is clearly set forth what regions do apply. I think, Mr. Chairman, there is a very technical thing—and I do not mean to be mean-minded about it—but if you take the wording of it, it

[Traduction]

Le président: Vous l'ajoutez, puisqu'on a la mention «plus neuf membres». Voulez-vous nous lire l'article modifié par votre amendement?

Mr. Robichaud: Paragraph 6(1) would read as follows:

(1) There is hereby established an agency to be known as the National Transportation Agency consisting, subject to section 8, of no more than nine members representative of each region of Canada appointed by the Governor in Council.

Mr. Layton: You are simply adding "representative of each region of Canada".

M. Benjamin: A mon avis, c'est plus élégant si on l'ajoute après membres: «représentatifs de chaque région du Canada, nommés par le gouverneur en Conseil».

Le président: Je croyais que c'était ce que nous avions.

Mr. Robichaud: It is not the same thing in English.

Le président: J'ai la version anglaise, la version française est peut-être différente, mais telle est l'intention. M. Robichaud a proposé l'amendement, il est recevable.

M. Layton: Monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention sur une particularité du texte, le mot «région» n'est pas défini. Nous comprenons tous en quoi consistent les régions du Canada, mais s'agit-il de cinq, six ou sept régions? Il y a neuf membres. Combien de régions?

M. Ouellet: C'est une marge de manoeuvre pour le gouvernement.

M. Layton: Il y a la région de Montréal, celle de Montréal Ouest, et également celle de Montréal Sud.

Des voix: Non, non.

Une voix: C'est justement pour cela que nous avons proposé l'amendement.

M. Cochrane: D'accord, la question des régions est éclaircie.

M. Ouellet: Je tiens à préciser que cet énoncé existe dans d'autres lois et dans le cas de certains ministères, le gouvernement répartit le pays en cinq régions. Dans certains départements, on considère qu'il y a cinq régions. Dans d'autres, il y en a quatre.

M. Layton: Cela dépend du degré de générosité envers la Colombie-Britannique.

M. Ouellet: Exactement.

Le président: Monsieur Thacker, vous voulez répondre?

M. Thacker: Monsieur le président, il est exact que dans d'autres secteurs, on procède par région, mais dans ce cas, je pense qu'il vaut mieux définir les régions. On parle souvent des quatre provinces de l'Ouest, des provinces maritimes, etc. De même, les régions n'ont pas une définition juridique, ni dans notre Constitution, ni dans les statuts, à moins que cela ne soit précisé clairement. Monsieur le président, c'est un détail très technique, je ne veux pas faire de difficultés, mais si vous reprenez cet

[Text]

would say then "not more than nine members representative of each region". That would seem to indicate nine members from each region and that is clearly not what Mr. Robichaud intends. But I think the legal wording of his amendment would do that, unfortunately.

Mr. Benjamin: Perhaps Mr. Robichaud would be willing to change his own amendment to read "representative of the regions of Canada" and that would fix up the technical difficulty that Mr. Thacker has.

• 1050

Mr. Angus: I want to speak in support of Mr. Robichaud's amendment. If the committee decides we want to have people on the NTA who have some knowledge of our regions, I think that if it is necessary to add in a definition, if that is required by the legal people, so it is not out there totally inflexible by the government, then we can come back and provide that definition. If the committee accepts this, then staff can prepare the appropriate consequential amendment to the definitions so we would define "region".

Mr. Cochrane: I am speaking in favour of the amendment. It would be unforeseen to me that a government would appoint people who were not from the regions, but if we can put something in to err on the side of a regional representation then I think we certainly should. I will certainly be supporting the amendment.

Mr. Taylor: This is a government appointment, and the government is responsible to the legislature and to the people. If the government makes a bad decision and does not represent regions, then it takes the brunt. But in appointments like this the best brains available should be taken, and if the people are fair and reasonable and the best possible then I do not care whether they come from Alberta or not. I want fair treatment. Sometimes these regional... Take the CTC. We have people on the western CTC who are from western Canada and I have found them most unsympathetic towards anything happening in the province of Alberta. I want the best men available. So I oppose the amendment.

The Chairman: Before we have any further discussion, just to clarify it—because there obviously is going to be a vote—the amendment is in order and it was even more in order with the suggestion of Mr. Benjamin to change the wording to read "representatives of the regions of Canada". Is that not what we are talking about?

Mr. Thacker: The objection to Mr. Robichaud's amendment as worded is a valid objection, but if he was prepared to accept an amendment that would change the word "each" to "the" and "region" to the plural then I think that would have the wording responding to the actual practice of governments.

M. Robichaud: Non, cela change les choses.

[Translation]

énoncé, vous auriez alors: «d'au plus neuf membres représentant chaque région». On pourrait en conclure qu'il s'agit de neuf membres pour chaque région, et de toute évidence, ce n'est pas l'intention de M. Robichaud. Malheureusement, je pense que son amendement aurait cet effet-là.

M. Benjamin: M. Robichaud serait peut-être prêt à modifier son amendement, à le remplacer par «représentant les régions du Canada» et cela réglerait ce problème technique qui nous a été signalé par M. Thacker.

M. Angus: Je suis en faveur de l'amendement de M. Robichaud. Si le comité décide que les membres de l'Office national des transports doivent avoir une certaine connaissance de nos régions, il est nécessaire d'ajouter une définition, si les juristes l'exigent. Si cela est nécessaire, si le comité est de cet avis, le personnel pourra préparer une modification supplémentaire et introduire une définition du terme "région".

M. Cochrane: Je suis également en faveur de l'amendement. Je vois mal comment le gouvernement pourrait nommer des gens qui ne viennent pas des régions, mais le fait d'insister sur la représentation régionale ne peut être que bénéfique, et je suis en faveur de l'amendement.

M. Taylor: Ce sont des nominations du gouvernement, et c'est le gouvernement qui est responsable devant le Parlement et devant la population. Si le gouvernement prend une décision mal avisée, si les régions ne sont pas représentées, le gouvernement subit les conséquences. Mais dans des nominations comme celles-ci, se sont les meilleurs cerveaux qu'il faut choisir, et si les personnes choisies sont justes et équitables, si ce sont les meilleurs éléments possibles, peu m'importe qu'ils viennent de l'Alberta ou pas. Ce qui m'intéresse, c'est l'équité. Il arrive que ces systèmes régionaux... Prenez l'exemple de la CCT. Nous avons des gens à la CCT qui sont de l'ouest du Canada et certains n'ont pas la moindre sympathie pour l'Alberta. Ce qui m'intéresse, c'est d'attirer les meilleurs éléments possibles. Je suis donc contre l'amendement.

Le président: Avant de poursuivre la discussion, puisque de toute évidence l'amendement sera mis au vote, je précise qu'il est recevable, et il est d'autant plus que M. Benjamin a proposé un nouvel énoncé "représentatifs des régions du Canada". Ce n'est pas de cela que nous parlons?

M. Thacker: L'objection à l'amendement de M. Robichaud sous sa forme actuelle est valable, mais si le terme "chaque" était remplacé par "les" et "région" par le même terme au pluriel, je pense que ce serait conforme à la pratique des gouvernements.

Mr. Robichaud: No, you are changing things.

[Texte]

Mr. Ouellet: I think the reason why Mr. Robichaud moved this amendment and is talking about each region is because he wants a representative of the Maritimes and he wants a representative of Western Canada—so it would be quite clear that out of the nine there would certainly be a representative of the Maritimes. At least there would be one. But if you say “of the regions” then it means nothing. It is very nice, but it does not guarantee that there will be someone from the Maritimes.

Mr. Benjamin: Why not say “all the regions”?

Mr. Ouellet: Representatives of all the regions. That is a better amendment.

The Chairman: With respect, Mr. Thacker I thought was trying to be helpful and you answered but did not really answer the thrust that if the amendment is not going to be amended mutually then we are going to put a vote on an amendment which, quite frankly, I think runs right into what Mr. Thacker mentioned, which was not the intent. That as you read the thing you could have nine members from each of the regions of Canada.

M. Robichaud: Vous parlez de définir le mot «région». On vient d'adopter un amendement à l'alinéa 3(1)d) qui parlait justement des régions. S'il est nécessaire de définir ce terme dans le cas de mon amendement alors que ce ne l'était pas dans le cas de l'amendement à l'alinéa 3(1)d), je trouve qu'on commence à avoir des problèmes.

The Chairman: That is not the problem. It may be in translation, but the problem is that if the amendment, as presently written, carries then it starts to read “not more than nine members representative of each region of Canada appointed by the Governor in Council”.

Mr. Ouellet: That is the amendment Mr. Robichaud moved.

The Chairman: That is right, and that amendment really adds a note of confusion because—

Mr. Ouellet: No. Why?

The Chairman: Let us not even try to help out then, and move the amendment, and then—

Mr. Benjamin: I think it would be agreeable to Mr. Robichaud if his amendment read “representative of all the regions”.

• 1055

The Chairman: I thought it was.

Mr. Ouellet: It should be, of which there is at least one of each region—

The Chairman: That is not what the amendment says now. Any further discussion?

Mr. Ouellet: I will move the subamendment in terms of clarity: “of at least one of each region of Canada”.

The Chairman: Would you read the entire clause then, please.

[Traduction]

M. Ouellet: Si M. Robichaud a proposé cet amendement, s'il parle de chaque région, c'est parce qu'il veut un représentant des Maritimes, et un représentant de l'ouest du Canada. Autrement dit, nous précisons que sur neuf personnes, il faut en tout cas un représentant des Maritimes. Au moins un. Mais si vous remplacez cela par “des régions” cela ne signifie plus rien. C'est bien joli, mais ça ne garantit pas que quelqu'un des Maritimes sera nommé.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas dire “toutes les régions”?

M. Ouellet: Représentants de toutes les régions. Ça, c'est beaucoup mieux.

Le président: Je vous ferais observer que M. Thacker essayait de vous aider, et dans votre réponse vous n'avez pas parlé de l'important, le fait que si nous ne sommes pas tous d'accords pour modifier, il y aura un vote et, franchement, ça nous ramène à ce que M. Thacker disait, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de l'intention, et qu'avec cet énoncé, on pourrait croire qu'il faut neuf membres pour chacune des régions du Canada.

Mr. Robichaud: You said you wanted to give a definition of the word “region”. In subparagraph 3(1)(d), we have just carried an amendment concerning the regions. We might be getting into a bit of problem if we need a definition for my amendment when such a definition was not necessary in the case of 3(1)(d).

Le président: Là n'est pas le problème. C'est peut-être une question de traduction, mais le problème c'est que si cet amendement est adopté sous sa forme actuelle, il signifie “d'au plus neuf membres représentatifs de chaque région du Canada, nommés par le Gouverneur en Conseil”.

M. Ouellet: C'est l'amendement qui a été proposé par M. Robichaud.

Le président: Exactement. Et c'est un amendement qui introduit une certaine confusion car. . .

M. Ouellet: Non. Pourquoi?

Le président: Dans ce cas, n'essayons plus de nous rendre utiles, proposons l'amendement puis. . .

M. Benjamin: Je pense que M. Robichaud serait d'accord si son amendement se lisait “représentatifs de toutes les régions”.

Le président: C'est ce que je croyais.

M. Ouellet: C'est ce qu'il faudrait, dont au moins un de chaque région. . .

Le président: Ce n'est pas ce que dit l'amendement. Autres interventions?

M. Ouellet: Je vais proposer un sous-amendement, précisant: «dont au moins un de chaque région du Canada».

Le président: Voulez-vous lire l'article en entier, s'il vous plaît.

[Text]

Mr. Ouellet: I move that clause 6 be amended to read:

There is hereby established an agency to be known as the National Transportation Agency consisting, subject to section 8, of not more than nine members, of which there is at least one representative of each region of Canada, appointed by the Governor in Council.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, we have at least five separate regions in the province of Alberta. The region is not defined in the bill.

The Chairman: Would you read it once more Mr. Ouellet, just the last part, where the subamendment would take over—after “section 8”.

Mr. Ouellet: “. . . not more than nine members, of which there is at least one representative of each region of Canada”.

The Chairman: I have a subamendment to Mr. Robichaud's amendment, which has just been read. Members, I think, are familiar with it. I am not going to reread it.

Mr. Benjamin: We have in front of us only one amendment. I take it Mr. Robichaud has withdrawn his.

The Chairman: This is a subamendment to Mr. Robichaud's amendment. As I understand it, it is a subamendment.

Mr. Benjamin: I will have a further subamendment, but you cannot have two subamendments in front of you.

The Chairman: No.

Mr. Benjamin: So, go ahead.

The Chairman: I have heard the question. Are we ready to vote on the subamendment by Mr. Ouellet on Mr. Robichaud's amendment?

Subamendment in tie vote

The Chairman: Do you have you any explanation for this tie, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, in terms of the rules of the House, I think the Chair is obliged to vote so that it keeps the matter before the House. If you vote in favour of the motion, that disposes of it. Whereas, if you voted against it, it keeps it before us, in terms of other amendments that may be more acceptable.

The Chairman: My inclination is to vote for.

Some hon. members: Hear, hear!

Mr. Thacker: The technical problem with voting for “of which there is at least one representative of each region of Canada” is that there is no legal definition of a region. You would almost require a further amendment to define what the regions are for the purposes of this bill. In other statutes, what they mean by region is set forth.

[Translation]

M. Ouellet: Je propose que l'article 6 soit modifié de la façon suivante:

Est constitué l'Office national des transports, composé, sous réserve de l'article 8, d'au plus neuf membres nommés par le gouverneur en Conseil, dont au moins un représentant de chaque région du Canada.

M. Taylor: Monsieur le président, il existe au moins cinq régions distinctes dans la province de l'Alberta. Le mot région n'est pas défini dans le projet de loi.

Le président: Voulez-vous répéter, monsieur Ouellet, uniquement la dernière partie, c'est-à-dire le sous-amendement, après «article 8».

M. Ouellet: «. . . d'au plus neuf membres représentatifs de chaque région du Canada».

Le président: J'ai un sous-amendement à l'amendement de M. Robichaud qui vient d'être lu. Je pense que vous le connaissez tous, et je ne vais pas le relire.

M. Benjamin: Nous ne sommes saisis que d'un amendement. Je crois que M. Robichaud a retiré le sien.

Le président: Il s'agit d'un sous-amendement à l'amendement de M. Robichaud. Si je saisis bien, il s'agit d'un sous-amendement.

M. Benjamin: J'aurais un autre sous-amendement à présenter, mais nous ne pouvons pas délibérer de deux sous-amendements à la fois.

Le président: Non.

M. Benjamin: Allez-y.

Le président: Quelqu'un a demandé le vote. Sommes-nous prêts à passer au vote sur le sous-amendement de M. Ouellet à l'amendement de M. Robichaud?

Les voix sont partagées à égalité

Le président: Pouvez-vous nous expliquer ce partage des voix, monsieur Thacker?

M. Thacker: Monsieur le président, selon les règles de la Chambre, le président doit départager les voix. Si vous votez en faveur de la motion, cela règle le problème. Si vous votez contre, un autre amendement plus acceptable pourra être déposé.

Le président: Je penche plutôt en faveur de l'amendement.

Des voix: Bravo!

M. Thacker: Le problème technique que pose le libellé «représentatif de chaque région du Canada» c'est que le terme «région» n'est pas défini. Il faudrait presque adopter un autre amendement définissant la signification de «région» aux fins du projet de loi. Dans les autres textes de loi, l'expression est toujours accompagnée d'une définition.

[Texte]

The Chairman: I appreciate that. I agree there is no definition of regions.

Mr. Ouellet: I want to say that indeed if we cannot presume in advance of a decision of this committee—indeed, if a consequential amendment is needed, a consequential amendment will be drafted. It is not an insurmountable task. Clearly if it is the wish of the committee that they be representative of each of the regions of the country—as my colleague Mr. Robichaud was explaining earlier, in other clauses of the bill we talk about the regions of Canada. So why do you need a definition here but you do not need it for the other part of the bill? If in fact you need one definition, let us get one on the books.

• 1100

The Chairman: There is an answer to that. This one very definitely relates the word “region” to some specific action; one per region.

Mr. Ouellet: No.

The Chairman: There are other generalities about regions in the bill, but that may—

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to address the second point the Parliamentary Secretary has raised. We do not dispose of any clause here, because as you know, the government, as well as every member, has a right at the report stage to bring whatever amendments it wants. Therefore it is not a final thing.

Mr. Thacker: It is an interesting point. The proposal now uses the word “of”, which is substantially different from “from”, because it means Mr. Ouellet could be named the representative of western Canada, even though he is not from western Canada, the way it is. The wording was “representative of each region of Canada”.

Mr. Belsher: Why did I write down “from”?

Mr. Thacker: That is what he intended, I think.

The Chairman: I think we had better clarify what the subamendment is. I have “of which there is at least one representative”, and there is a difference between “of which” and “from which”.

Mr. Thacker: But there is that subamendment Mr. Benjamin made to Mr. Robichaud’s amendment. It would be quite acceptable, and I think it would achieve, in practice, the result Mr. Ouellet wants.

The Chairman: No, no. Would you read the subamendment, so we are clear on what the amendment is? Is it “of which” or “from which”?

Mr. Benjamin: “Of which there is at least one from each region”. I wrote it down as he was reading it off.

The Chairman: “Of which”.

[Traduction]

Le président: Je comprends. C’est vrai que «région» n’est pas définie.

M. Ouellet: Sans vouloir anticiper une décision du Comité—si effectivement un amendement connexe est nécessaire, on peut le rédiger. Ce n’est pas une tâche insurmontable. Si le Comité souhaite qu’il y ait un représentant de chacune des régions—ainsi que mon collègue M. Robichaud l’a expliqué, on parle des régions du Canada dans d’autres dispositions de ce projet de loi. Pourquoi donc faudrait-il une définition ici, alors que l’on s’en passe ailleurs? Si une définition est vraiment nécessaire, que l’on en rédige une.

Le président: Le sens de cet amendement-ci dépend directement de la signification du mot «région»: un représentant de chaque région.

M. Ouellet: Non.

Le président: Il est question de régions, de façon générale, dans d’autres dispositions du projet de loi, mais cela. . .

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais revenir sur le deuxième point soulevé par le secrétaire parlementaire. Il ne s’agit pas d’une adoption ou d’un rejet final d’aucun article, car, ainsi que vous le savez, le gouvernement, de même que tout autre député, a le droit de déposer des amendements au stade du rapport. Ce que nous faisons ici n’est donc pas final.

M. Thacker: Il y a un autre élément intéressant. Dans le texte anglais de l’amendement, on trouve le terme *of*, ce qui est sensiblement différent de *from*, car cela signifie que M. Ouellet pourrait être nommé représentant de l’ouest du Canada, bien qu’il ne vienne pas de cette région. Le texte de l’amendement dit: *representative of each region of Canada*.

M. Belsher: Pourquoi ai-je noté *from*?

M. Thacker: Je crois que c’est ce qu’il voulait.

Le président: Il vaudrait mieux déterminer le texte exact de l’amendement. J’ai, en anglais, *of which there is at least one representative* et il y a une différence entre *of which* et *from which*.

M. Thacker: Mais il y a le sous-amendement de M. Benjamin à l’amendement de M. Robichaud. Il serait tout à fait acceptable et je pense qu’il apporterait le résultat que M. Ouellet souhaite.

Le président: Non, non. Voulez-vous lire le sous-amendement, afin que nous sachions à quel amendement il se rapporte? Est-ce *of which* ou *from which*?

M. Benjamin: *Of which there is at least one from each region*. Je l’ai noté au moment où il l’a lu.

Le président: *Of which*.

[Text]

Mr. Ouellet: "From each region of Canada".

The Chairman: The Chair is saying it reads "of which there is at least one representative from each region of Canada".

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Going back to what Mr. Robichaud mentioned in clause 3, it is not the same thing, because we were talking about nine members and we are talking about regions, as opposed to any particular region, whether it be the Gaspé region or the northern Quebec region. I would assume we are getting into conflict with the difference of the number nine and the Governor in Council. I would say, being the rookie on the committee, that any Governor in Council that would not name members representative of the cross-section of Canada would be very remiss; and as usual, the population knows what to do with people like that.

So I think the clause should stand the way it is. Once again, as Mr. Taylor mentioned, we cannot define nine specific regions in Canada. There are many more regions than that. A region in terms—

Mr. Ouellet: Do not talk about the five. . . Come on, you know what it is.

Mr. Taylor: All through the hearings Moncton was a region.

Mr. Ouellet: No, no. Come on!

Mr. Taylor: Sure it was.

Mr. Ouellet: Come on, Mr. Taylor. You know—

Mr. Taylor: Mr. Robichaud was not talking about Newfoundland when he was talking about the men laid off in Moncton.

The Chairman: We would have to clarify the bill in a consequential amendment if this amendment carries.

Mr. Ouellet: We will, of course. What we are talking about is the. . . The Department of Transport has regional offices in the regions. Where?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, that depends on which functions you are talking about. For example, in air we have the Atlantic provinces, Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, and B.C.

Mr. Ouellet: No, no. In terms of your department, how many regions do you have?

Mr. Mulder: In air we have seven; in marine we have five; in pilotage authorities we have four. So it all depends on the functions.

Mr. Ouellet: Well, we will define this.

The Chairman: About the CTC—I know it is a different body—what is the geographical breakdown?

Ms Margaret Bloodworth (Acting General Counsel, Canadian Transportation Commission): Mr. Chairman,

[Translation]

M. Ouellet: *From each region of Canada.*

Le président: Je dis que le texte exact est *of which there is at least one representative from each region of Canada.*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour en revenir à ce que M. Robichaud disait de l'article 3, ce n'est pas la même chose, car nous parlons ici de neuf membres et nous parlons de régions en général, et non de régions en particulier, telles que la région de Gaspé ou celle du nord du Québec. Je pense qu'il y a là quelques contradictions entre le chiffre neuf et les pouvoirs du gouverneur en Conseil. Je suis nouveau à ce Comité, mais il me semble que tout gouverneur en Conseil qui ne nommerait pas des membres représentatifs des régions du Canada faillirait à son devoir et l'opinion publique aurait vite fait de lui régler son compte.

Je pense donc qu'il faut laisser cette disposition en l'état. Encore une fois, ainsi que M. Taylor l'a dit, nous ne pouvons pas définir neuf régions spécifiques du Canada. Il y a beaucoup plus de régions que cela. Une région, en termes de. . .

M. Ouellet: Ne parlez pas des cinq. . . Allons donc, vous savez bien de quoi nous parlons.

M. Taylor: Durant toutes les audiences, Moncton était qualifiée de «région».

M. Ouellet: Non, non. Allons donc!

M. Taylor: Si, tout à fait.

M. Ouellet: Allons donc, monsieur Taylor. Vous savez. . .

M. Taylor: M. Robichaud ne parlait pas de Terre-Neuve lorsqu'il parlait des mises à pied opérées à Moncton.

Le président: Si cet amendement est adopté, il nous faudra en adopter un autre définissant le sens de «région».

M. Ouellet: Nous le ferons, cela va de soi. Ce dont nous parlons, c'est. . . Le ministère des Transports a des bureaux dans les régions. Où sont-ils?

M. Mulder: Cela dépend des fonctions, monsieur le président. Par exemple, dans le secteur des transports aériens, nous avons des bureaux dans les Maritimes, au Québec, en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique.

M. Ouellet: Non. Dans votre ministère, combien de régions avez-vous?

M. Mulder: Dans le secteur aérien, nous en avons sept; dans le secteur maritime, cinq; dans le secteur du pilotage, nous en avons quatre. Tout dépend des fonctions.

M. Ouellet: Eh bien, nous donnerons une définition.

Le président: Quelles régions distingue la CCT. . . je sais qu'il s'agit d'un organisme distinct?

Mme Margaret Bloodworth (conseillère générale suppléante, Commission canadienne des transports): Nous

[Texte]

there are six regional offices, plus Saskatoon. So there are seven, I guess, that would fall in this category.

[Traduction]

avons six bureaux régionaux, plus Saskatoon. Cela fait donc sept au total.

• 1105

Mr. Benjamin: Well, just a minute now. The six regional offices are not offices of the commissioners. There are six administrative offices. There are two offices, it is called the western arm of the CTC, of the commission, in Saskatoon. The main office of the commissioners is in Ottawa. You could have 50 offices and call them regional offices if you want, but they are there for administrative purposes.

Ms Bloodworth: In terms of regional offices... at least six.

The Chairman: The vote has been called. I guess we know what we are voting on.

Mr. Angus: Do we?

Subamendment agreed to.

Mr. Benjamin: I have a further subamendment, Mr. Chairman, arising out of the discussion which has taken place on this.

I move that Bill C-18 be further amended in Clause 6 by deleting the word "nine" in line 33 and substituting therefor the word "twelve".

I say that, Mr. Chairman, because it was obvious throughout the hearings, and I think the sentiment amongst members is that there needed to be a minimum number of three regional offices of the commissioners; one in Atlantic Canada, one in western Canada, and the main one in Ottawa.

If you only have nine members and you have to put two or three in Saskatoon and two or three in Moncton, you only have three left in Ottawa. I would suggest that it would be much more practical if you could have three in Saskatoon, three in Moncton or wherever the regional office is located in Atlantic Canada, and the remaining six would be headquartered in Ottawa.

The Chairman: The Chair is going to rule that the amendment is out of order because you are extending the numbers from nine to twelve with consequential increased salaries and therefore again, this flies right in the face of one of the fundamental...

We can do things in votes when there are ties that upset people, but it is a fundamental procedure in legislation that you cannot move a bill that extends it beyond the parameters of what you are trying to do, and this clearly does so, even though it may be a laudable suggestion.

Mr. Angus: We wanted twelve for the price of nine.

The Chairman: The thing is out of order. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: That is fine. If not, I am certainly against it. Just because there are regional offices, it does not imply that there must be commissioners associated with each office. I have an amendment on 20, but not necessarily

M. Benjamin: Un instant. Les six bureaux régionaux ne sont pas des bureaux de commissaires. Ce sont six bureaux administratifs. Il y a deux bureaux à Saskatoon dont l'un est le siège de la CCT pour l'Ouest. Le bureau principal des commissaires est à Ottawa. Vous pourriez avoir 50 bureaux et les appeler bureaux régionaux, si vous voulez, mais uniquement à des fins administratives.

Mme Bloodworth: Nous avons au moins six bureaux régionaux.

Le président: On a demandé le vote. Je suppose que nous savons sur quoi nous votons.

M. Angus: Ah oui?

Le sous-amendement est adopté.

M. Benjamin: J'ai un autre sous-amendement, monsieur le président, découlant du débat sur le précédent.

Je propose que le projet de loi C-18 soit modifié à l'article 6 par la suppression du mot «neuf» ligne 23, et la substitution du mot «douze».

Je propose cela, monsieur le président, car il est appararu à l'évidence durant les audiences—et je pense que les membres du Comité sont de cet avis—qu'il faut au moins trois bureaux régionaux de commissaires: l'un dans la région atlantique, l'un dans l'Ouest et le siège à Ottawa.

Si vous avez seulement neuf membres et que vous devez en affecter deux ou trois à Saskatoon et deux ou trois à Moncton, il ne vous en reste plus que trois à Ottawa. Je considère qu'il serait beaucoup plus pratique d'en avoir trois à Saskatoon, trois à Moncton ou dans la ville atlantique où sera situé ce bureau régional—et les six autres au siège, à Ottawa.

Le président: Je vais déclarer l'amendement irrecevable car vous faites passer le nombre de neuf à douze, ce qui entraînerait une augmentation des dépenses salariales, ce qui est contraire aux règles les plus fondamentales...

Nous pouvons faire un certain nombre de choses lorsque les voix sont partagées à égalité mais il est un principe fondamental voulant qu'un comité ne peut pas étendre la portée d'un projet de loi; c'est ce que ferait cet amendement et je dois le rejeter même s'il peut paraître louable.

M. Angus: Nous en voulions douze pour le prix de neuf.

Le président: L'amendement est irrecevable.

M. Cochrane: C'est très bien. S'il était recevable, je voterais contre. Ce n'est pas parce qu'il y a des bureaux régionaux qu'il faut forcément y affecter des commissaires. J'ai un amendement à l'article 20, mais il n'aurait pas

[Text]

with the intent that the regional commissioners be assigned to each office. Thank you.

The Chairman: Okay, that is out of order, and so that is it. We are now calling clause 6.

Mr. Benjamin: No, it is not. I would submit, sir, that the Governor in Council will decide how much the commissioner is paid. If they are going to pay them so much for nine, they will have to pay the same amount for twelve. . . unless the government is prepared to bring in an amendment of its own at report stage.

The Chairman: I have ruled it out of order, Mr. Benjamin. I am now putting clause 6 as amended.

Mr. Angus: There is another amendment. That is yours, Darryl.

The Chairman: I have been told correctly by the clerk not to pass the whole clause. I am calling Mr. Robichaud's amendment as amended for approval. All in favour?

• 1110

Mr. Thacker: Mr. Chairman, before you vote on that, our experts have a legal question. Does the legality of adding the amendment to subclause 6(1)—which states that the nine members of the National Transportation Agency have to come from the regions in the event that one of them dies or quits—as compared to putting it in another subclause, affect the creation of the panel, since clause 6 is the enabling clause that creates the National Transportation Agency?

You would not be able to have any panels, which is the point that Mrs. Bloodworth is raising with us now, because it is part of the enabling clause. However, we could clearly put that lower down in as subclause 6(2) or subclause 6(3).

Mr. Angus: Mr. Chairman, based on those comments, perhaps we should stand this clause to allow the legal staff to bring forward wording that meets the intent of the decision the committee has just taken. We can approve it at some other point today or tomorrow, so we are not stuck trying to draft things on the fly.

The Chairman: I think that is a sensible idea.

Mr. Taylor: I think we are talking about a complicated clause and we are taking on the authority that properly belongs to the government. I do not think we have any right to do that. The government should be able to pick the best brains possible and we are telling them that they cannot do that.

Mr. Benjamin: I am sorry, Mr. Chairman, but Mr. Taylor is out of order.

[Translation]

nécessairement pour effet d'affecter des commissaires régionaux à chaque bureau régional. Je vous remercie.

Le président: D'accord, l'amendement est irrecevable et la question est donc réglée. Je mets aux voix l'article 6.

M. Benjamin: Non, il n'est pas irrecevable. C'est le gouverneur en Conseil qui fixera les salaires des commissaires. Si le montant prévu pour neuf est x, il suffira de diviser cette somme par douze. . . à moins que le gouvernement ne veuille introduire un amendement au stade du rapport.

Le président: J'ai déclaré l'amendement irrecevable, monsieur Benjamin. Je mets maintenant aux voix l'article 6, tel qu'amendé.

M. Angus: Il y a un autre amendement. C'est le vôtre, Darryl.

Le président: Le greffier me dit de ne pas mettre aux voix l'article en totalité. Je mets aux voix l'amendement modifié de M. Robichaud. Que tous ceux qui sont d'accord lèvent la main.

M. Thacker: Monsieur le président, avant que le Comité ne vote là-dessus, les experts-conseils aimeraient poser une question d'ordre juridique. Si l'on ajoute cet amendement au paragraphe 1 de l'article 6—qui dit que les neuf membres de l'Office national des transports doivent venir de différentes régions du pays. . . au cas où l'un deux mourrait ou démissionnait—au lieu d'ajouter un autre paragraphe, quelle incidence cela aura-t-il sur la création de cette tribune, étant donné que l'article 6 est la disposition habilitante créant l'Office national des transports?

Il ne serait pas possible de constituer des tribunes, et c'est ce que vient de dire M^{me} Bloodworth, car cela fait partie de la disposition habilitante. Cela pourrait néanmoins faire l'objet d'un autre paragraphe que l'on pourrait insérer un peu plus loin, au niveau du paragraphe 2 ou du paragraphe 3, par exemple.

M. Angus: Monsieur le président, vu les commentaires qui viennent d'être faits, nous pourrions peut-être réserver cet article pour que les juristes aient le temps de coucher sur papier un libellé qui corresponde à la décision qui vient d'être prise par le Comité. De cette façon, nous ne serions pas obligés de rédiger quelque chose à la va-vite, et nous pourrions approuver le texte proposé un peu plus tard dans la journée ou même demain.

Le président: Je pense que c'est là une bonne idée.

M. Taylor: Il s'agit ici d'un article complexe où il est question d'un pouvoir qui devrait normalement revenir au gouvernement. Je ne pense pas que nous ayons de droit en la matière. Le gouvernement devrait pouvoir choisir les meilleurs cerveaux, mais nous, nous lui disons qu'il ne le peut pas.

M. Benjamin: Je m'excuse, monsieur le président, mais M. Taylor enfreint le règlement.

[Texte]

Mr. Taylor: I may be out of order, but I am being sensible.

The Chairman: Okay, but I agree with Mr. Angus' idea that before putting the vote on the subclause as amended, we stand it and have further consultation to carry out the wishes of the committee.

Mr. Angus: Can we deal with the other amendments on this clause?

Mr. Benjamin: We can take the vote on the amendment as amended, and we can still stand the clause because we have some other amendments on it. After we have dealt with all the amendments on clause 6, instead of asking if clause 6 will carry as amended, you let that one stand.

The Chairman: Obviously, if we do not have unanimous consent, we have to dispose of the amendment as amended. We are voting on the further amendment to subclause 6(1), which reads:

There is hereby established an agency to be known as the National Transportation Agency consisting, subject to section 8, of not more than nine members of which there is at least one representative from each region of Canada appointed by the Governor in Council.

Amendment as amended agreed to.

The Chairman: Now, we have another amendment to clause 6 from the government.

• 1115

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 6 of Bill C-18 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 4 and lines 1 and 2 on page 5.

I believe in testimony we heard before us, and I would assume I would have unanimous consent from the committee that these lines be stricken.

The Chairman: In effect, Mr. Gray, you are deleting subclause 6(3).

Mr. Ouellet: Why do you want to do this?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nothing personal, Mr. Ouellet. I believe it restricts greatly the opportunity for other efficient and very capable and competent Canadians to be part and parcel of this, and it is discriminatory.

Mr. Ouellet: May I ask Mr. Thacker what is the role of the new agency? What sort of work and responsibility will they have in terms of deciding and making decisions? Are they considered as a tribunal in a way? Do they have responsibility? Will the agency have to deal with matter and decide whether it is within the responsibility of the agency? Will they have to more or less act as a court of last resort?

[Traduction]

M. Taylor: J'enfreins peut-être le règlement, mais au moins je réfléchis.

Le président: Très bien, mais je suis d'accord avec l'idée de M. Angus qui a proposé qu'avant de voter on réserve l'article afin que l'on puisse avoir d'autres consultations et être bien certains que le libellé choisi correspond aux désirs du Comité.

M. Angus: Pourrait-on traiter maintenant des autres amendements à cet article?

M. Benjamin: Nous pouvons voter sur l'amendement modifié tout en réservant l'article, car il reste encore d'autres amendements dont il faut régler le sort. Après avoir traité de tous les amendements à l'article 6, au lieu de dire que l'article 6, tel que modifié est adopté, on demande tout simplement qu'il soit réservé.

Le président: Évidemment, s'il n'y a pas consentement unanime, il nous faudra mettre aux voix l'amendement modifié. Il a été proposé que l'on modifie le paragraphe 1 de l'article 6 pour qu'il se lise comme suit:

Est constitué l'Office national des transport, composé, sous réserve de l'article 8, d'au plus neuf membres représentatifs de chaque région du Canada, nommés par le gouverneur en conseil.

L'amendement modifié est adopté.

Le président: Il y a un autre amendement à l'article 6, celui-ci proposé par le gouvernement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 6 du projet de loi C-18 soit modifié par suppression des lignes 28 et 29, page 4, et des lignes 1 et 2, page 5.

Cette proposition nous avait déjà été faite par des témoins qui ont comparu devant nous et j'imagine que tous les membres du comité seraient d'accord pour qu'on supprime ces lignes.

Le président: En fait, monsieur Gray, cela reviendrait à supprimer carrément le paragraphe 3 de l'article 6.

M. Ouellet: Pourquoi voulez-vous faire cela?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce n'est rien de personnel, monsieur Ouellet. Tout simplement, cela limite trop selon moi la possibilité pour d'autres Canadiens compétents et parfaitement capables d'en faire partie, et je trouve cela discriminatoire.

M. Ouellet: Puis-je demander à M. Thacker quel est le rôle de ce nouvel Office? Quel genre de travail et de responsabilité aura-t-il quant au processus décisionnaire? Pourrait-on comparer l'Office à un tribunal? Quelles seront ses responsabilités? L'Office devra-t-il examiner certaines questions pour décider si elles sont ou non de son ressort? S'agira-t-il, en définitive, d'un tribunal de dernier recours?

[Text]

Mr. Benjamin: No, the Minister can overrule and the courts can throw them out.

Ms Bloodworth: As Mr. Ouellet has pointed out, the agency will, in some cases, be required to decide between A and B in matters of dispute resolution. It also has considerable administrative responsibilities with regard to branch-line line subsidies, WGTA subsidies, MFRA and ARFAA subsidies. It will have a function that now has a large administrative element to it, that of issuing air licences. It is a mixture, perhaps more of a mixture than the existing boards, such as the CRTC, because it has a very large subsidy administration function.

Mr. Ouellet: I would like to speak against this motion, because from experience I know there have been some commissions which have had to render decisions—I am thinking about the Restrictive Trade Practice Commission—where parties, particularly lawyers, intervening on behalf of companies have felt that because there was a lack of judicial experience or legal experience they have been very often deprived of what they thought was an appropriate hearing.

I, frankly, believe that if one of the two, whether the chairman or the vice-chairman, has legal background and judicial experience, this would be extremely valuable to an agency like the National Transportation Agency.

Frankly, I think the bill, as written, should stay as it is because in a few years' time you will see a lot of people who have had experience with the agency come forward and complain that they have not been treated fairly because of a lack of legal approach and legal interpretations of the matters that are before them.

At any rate, the chairman, who is going to be appointed, is a lawyer, so that covered the matter. Why are you afraid? Why do you not leave it as it is?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, in the final analysis, it is a throwback to Shakespeare—"Kill the lawyers".

• 1120

Mr. Layton: I would like to speak in favour of the proposed amendment. From the beginning, and I have listened to Mr. Taylor on so many occasions, being concerned about constraining the Governor in Council from choosing the best person for the job... To automatically say the best person for the job is a lawyer—in any one of the councils—constitutes a constraint which I do not think is applicable. We could choose barristers

[Translation]

M. Benjamin: Non. Le ministre peut renverser les décisions de l'Office comme le peuvent également les tribunaux du pays.

Mme Bloodworth: Comme l'a fait ressortir M. Ouellet, dans certains cas, notamment lorsqu'il s'agit de régler un différend, l'Office devra choisir entre A et B. Il aura également un certain nombre de responsabilités administratives en ce qui concerne les subventions pour les lignes secondaires et les subventions octroyées en vertu de la Loi sur les transports du grain de l'Ouest, de la Loi sur les tarifs du transport des marchandises dans les provinces maritimes et de la Loi sur le transport des marchandises dans la région Atlantique. Il lui incombera également de délivrer les licences aériennes, ce qui comporte un important élément administratif. Il s'agira d'un mélange encore plus complexe que celui des organismes déjà existants, comme par exemple le Comité des transports par chemins de fer, car l'Office aura une importante fonction administrative rattachée aux subventions.

M. Ouellet: Je m'oppose à cette motion car je sais, par expérience, que certaines commissions ont dû rendre des décisions—et je songe ici tout particulièrement à la Commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce—où les intéressés, surtout les avocats, qui intervenaient au nom de sociétés, ont eu le sentiment d'avoir été privés d'une audience en bonne et due forme par manque d'expérience juridique de la part de la Commission.

Je pense, bien franchement, que si l'un des deux, soit le président, soit le vice-président, a une formation et de l'expérience dans le domaine juridique, cela pourrait être très précieux pour un organisme comme l'Office national des transports.

En ce qui me concerne, le projet de loi devrait rester tel quel, car d'ici quelques années, beaucoup de gens qui auront eu affaire à l'Office viendront se plaindre de ne pas avoir été bien traités, l'approche et les interprétations de l'Office n'étant pas celles de juristes chevronnés dans le domaine.

De toute façon, le président, qui sera nommé, sera un avocat; cela règle donc une partie du problème. Pourquoi avez-vous peur? Pourquoi ne pas laisser les choses comme elles sont?

M. Thacker: Monsieur le président, en dernière analyse, cela renvoie à la déclaration suivante faite par un des héros de Shakespeare: «La première chose à faire, c'est de tuer tous les avocats».

M. Layton: J'aimerais quant à moi parler en faveur de l'amendement proposé. Nous entendons depuis le début M. Taylor nous dire qu'il craint que le gouverneur en Conseil soit empêché de choisir la meilleure personne pour le travail... A mon sens, dire dès le départ que la meilleure personne pour le travail c'est un avocat—pour tous les postes—constitue une contrainte ou un critère qui ne me paraît pas applicable. Nous pourrions choisir des

[Texte]

who had been 15 years in divorce who have no interest whatsoever in transport, whereas we might have a whole series of Canadians who would have the qualifications to do the right job.

The Chairman: We want to move this along. I have Mr. Angus, Mr. Benjamin and Mr. Gray.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to support the amendment on the basis that, if you had no lawyers in the nine, but you had nine people who knew their onions about transportation, different modes or all modes, and there is at least one from each region, you have, I think, a pretty good board.

The other thing is that, even if there were no lawyers on the commission, in rendering decisions the commission has attorneys on full-time staff who have access to the advice of the lawyers in the Department of Justice and lawyers in the Department of Transport. So there is more than enough legal assistance available for the agency, and I think subclause (3) is totally unnecessary.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I agree completely with what Mr. Benjamin said.

Mr. Ouellet: Will decisions of the agency be reviewed, or could they be reviewed and changed by the Federal Court?

Mr. Thacker: Yes, on a point of law.

Mr. Ouellet: Well, Mr. Benjamin, get your nine guys who are not lawyers and you will see a lot of these decisions reversed by the Federal Court.

The Chairman: I am calling the question on something, because obviously, even with the motion, Mr. Ouellet, it does not necessarily exclude lawyers. Anyway, I am calling the question.

Amendment agreed to.

The Chairman: Is there unanimous agreement to stand clause 6 as amended?

Some hon. members: Agreed.

Clause 6 as amended allowed to stand.

The Chairman: And let us all stand by necessity, biological necessity for some and pleasure for others, for a six-minute recess.

• 1123

• 1136

The Chairman: We are now back in session and we have a point of order. Mr. Benjamin.

[Traduction]

avocats qui ont 15 ans d'expérience dans le domaine du divorce mais qui ne s'intéresse pas du tout aux transports, alors qu'il y a peut-être tout un tas de Canadiens qui seraient parfaitement compétents et capables de faire un bon travail.

Le président: Nous aimerions bien progresser un petit peu. J'ai sur ma liste les noms de messieurs Angus, Benjamin et Gray.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'appuie l'amendement dans le contexte suivant: s'il n'y avait aucun avocat parmi les neuf membres, mais s'il y avait neuf personnes qui s'y connaissent vraiment dans tous les moyens de transport individuellement, et s'il y en avait au moins un pour chacune des régions, alors je pense que l'on se retrouverait avec un assez bon groupe.

Autre chose: même si l'Office ne comptait aucun avocat parmi ses membres, avant de rendre de décision, il pourrait consulter les avocats travaillant à temps plein dans son service et qui pourraient consulter leurs collègues aux ministères de la Justice et des Transports. C'est pourquoi l'Office pourrait, je pense, facilement obtenir toute l'aide juridique dont il aurait besoin, et le paragraphe 3 est donc tout à fait inutile à mon sens.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire M. Benjamin.

M. Ouellet: Les décisions rendues par l'Office seront-elles ou pourraient-elles être réexaminées et modifiées par la Cour fédérale?

M. Thacker: Oui, pour des questions de droit.

M. Ouellet: Monsieur Benjamin, si vous vous retrouvez avec neuf membres qui ne sont pas des avocats, vous verrez un grand nombre de leurs décisions renversées par la Cour fédérale.

Le président: Il nous faut voter sur quelque chose. Et même avec cette motion, monsieur Ouellet, cela n'exclut pas forcément les avocats. Procédons au vote.

L'amendement est adopté.

Le président: Y a-t-il consentement unanime pour que l'on réserve l'article 6 tel que modifié?

Des voix: D'accord.

L'article 6 tel que modifié, est réservé.

Le président: Par contre, il y a autre chose que je ne voudrais pas qu'on réserve pour plus tard: je propose qu'on fasse une petite pause de six minutes. Pour certains, ce sera l'occasion de s'occuper de certains besoins biologiques, et pour d'autres, ce sera un simple moment de détente.

Le président: Nous reprenons nos travaux avec un rappel au Règlement. Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: I presume we are ready to move to the next clause, but before we do so, I hope it is clearly understood the only reason we are having clause 6 stand is for this committee to put the amendment carried to clause 6 in a different location. That is all that is required, and there will be no further votes except to vote for clause 6 as amended. There will not be any attempt to change the wording.

The Chairman: Mr. Benjamin, just a minute. We voted on clause 6 as amended. It is gone; it is passed.

Mr. Benjamin: I thought we stood it.

The Chairman: I thought we passed it as amended.

Mr. Benjamin: No, we only voted on the amendment, as amended.

The Chairman: I know—

Mr. Benjamin: As I understand it, clause 6 is standing, but I wanted it clearly understood why it is being stood. Ms Bloodworth had a legal problem—and I think Mr. Thacker mentioned it—over the nicety of the location of the amendment. The only reason it is standing is to relocate the wording of the amendment in a more suitable place in clause 6. That is all they are to do.

The Chairman: I am not necessarily going to agree or disagree with you, Mr. Benjamin. My understanding is that it was stood so the officials could look at the amendment as amended and the implications thereto, which may require some consequential amendments to define it with more precision than at the present time. We will wait until we hear from them. We cannot go back and look at clause 6; we voted on it and stood it.

Mr. Benjamin: That is right.

The Chairman: We will find out how to clarify it in view of the fact there may be some implications that were not fully appreciated when we voted on the amendment to the amendment.

I now call clause 7.

On clause 7—*Term of members*

Mr. Angus: I move that Bill C-18, an Act respecting national transportation, be amended in clause 7 on page 5 by adding, immediately after line 11, the following therefor:

(3) Members of the Agency will be chosen to reflect equal representation from the perspective of shippers, transportation companies, organized labour and consumer interests, along with a Chairperson who does not represent any of the above interest groups.

Mr. Chairman, we heard from a variety of witnesses across this country who were of the belief that there had to be somebody on the NTA who reflected their particular perspective. We had truckers suggest that—

The Chairman: The amendment is in order and I understand the thrust of it. Can we have further discussion? It is very clear what you are—

[Translation]

M. Benjamin: Je suppose que nous sommes prêts à passer à l'article suivant, mais avant de le faire, j'espère qu'il est bien compris que nous réservons l'article 6 seulement pour pouvoir placer l'amendement à un autre endroit. Il n'y a rien d'autre à faire et il n'y aura pas d'autre vote sauf pour l'adoption de l'article 6 amendé. On ne tentera pas de changer de libellé.

Le président: Monsieur Benjamin, un instant. Nous avons mis aux voix l'article 6 amendé. Il a été adopté.

M. Benjamin: Je pensais que nous l'avions réservé.

Le président: Je crois que nous l'avons adopté tel qu'amendé.

M. Benjamin: Non, nous avons seulement adopté l'amendement modifié.

Le président: Je sais. . .

M. Benjamin: D'après moi, l'article 6 a été réservé, mais je voulais que l'on comprenne bien pourquoi. M^{me} Bloodworth n'était pas sûre—et M. Thacker l'a mentionné—de l'emplacement de l'amendement. On le réserve donc seulement pour placer le texte de l'amendement à un endroit plus approprié dans l'article 6, c'est tout.

Le président: Sans vouloir vous contredire, monsieur Benjamin, l'amendement a été réservé pour que les fonctionnaires puissent en étudier les répercussions et examiner tout amendement qui en découlerait. Nous attendrons leur opinion. Nous ne pouvons pas revenir à l'article 6; nous l'avons mis aux voix et l'avons réservé.

M. Benjamin: C'est exact.

Le président: Nous verrons quels éclaircissements seront nécessaires car il comporte peut-être des répercussions dont nous n'étions pas tout à fait conscients au moment de l'adoption du sous-amendement.

Je mets maintenant en délibération l'article 7.

Article 7—*Durée du mandat*

M. Angus: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 7, page 5, en ajoutant, à la suite de la ligne 8, ce qui suit:

(3) Les membres de l'Office seront choisis de façon à représenter également le point de vue des expéditeurs, des compagnies de transport, des travailleurs syndiqués et des intérêts des consommateurs; le président ne représentera aucun des groupes d'intérêt ci-dessus.

Monsieur le président, nous avons entendu différents témoins estimant que leurs intérêts devaient être représentés à l'Office. Des camionneurs nous ont dit que. . .

Le président: L'amendement est recevable et j'en comprends la portée. Y a-t-il d'autres interventions? Il est clair que vous êtes. . .

[Texte]

Mr. Benjamin: He is arguing his amendment.

Mr. Angus: I am trying to explain, Mr. Chairman, and make my argument. I thought I was privileged to do that.

Mr. Benjamin: He is speaking to his amendment.

Mr. Angus: We had transportation people who said they have to have somebody on there who understands their business. We had shippers who said they have to have somebody who understands theirs. The same rationale applies to organized labour, which is legitimately concerned about employment and conditions of work. The decisions of the NTA will have a bearing on them. The same thing is true of consumer interests.

What I have proposed is four groups of two each along with an independent chairperson, obviously who is well known already and has no bias whatsoever in transportation or shippers. I think members should accept the proposal.

• 1140

The Chairman: The amendment is in order. It is very clear—the intent to get some balance from different groups.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The previous amendment I proposed concerned clause 3; to delete those lines. I think this amendment—what we asked and what we deleted before—is too restrictive, and we are narrowing down. I do not believe this amendment should be—

Mr. Layton: I think we are possibly looking at a conflict of interest, as under clause 9. It points out that people right in the industry would have a conflict-of-interest problem.

Amendment negated.

Clause 7 agreed to.

On clause 9—*Conflict of interest prohibited*

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that Bill C-18, an Act respecting national transportation, be amended in subclause 9(1), on page 5, by adding immediately after line 34 the following therefor:

(c) be engaged in or associated with any business or undertaking which would be defined as a shipper under section 4.

Mr. Chairman, the intent of this amendment is to provide balance in the NTA. There is a requirement that somebody who is engaged in a transportation undertaking or business, or who has an interest in a transportation undertaking or business or manufacturing equipment, etc., has to get rid of his or her particular holdings. There is no similar requirement that somebody who is a major shareholder of a shipping company should do the same, nor somebody who is an employee of that shipping company and who may have a partial interest. So what this amendment does is provide some balance so we cannot be accused of drafting a bill that is very one-sided,

[Traduction]

M. Benjamin: Il expose l'objectif de son amendement.

M. Angus: Je tente d'expliquer mon amendement monsieur le président. Je croyais en avoir le privilège.

M. Benjamin: Il intervient au sujet de son amendement.

M. Angus: Des représentants des compagnies de transport nous ont dit qu'au moins un membre devait bien connaître leur secteur. Des expéditeurs ont dit qu'il devait y avoir quelqu'un qui comprenne le leur. Il en est de même pour les syndicats, qui se préoccupent à juste titre de l'emploi et des conditions de travail. Les décisions de l'Office auront des répercussions sur eux. Il en est de même pour les consommateurs.

Je propose donc quatre groupes de deux membres pour chacun ainsi qu'un président indépendant, déjà bien connu évidemment et n'ayant aucun parti-pris à cet égard. Je crois que les membres du Comité devraient accepter cette proposition.

Le président: L'amendement est recevable. Il est très clair—on veut avoir un certain équilibre entre les différents groupes.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): L'amendement que j'ai proposé portait sur l'article 3 et visait à supprimer ces lignes. Je crois que cet amendement est trop limitatif. Je ne crois pas qu'il devrait...

M. Layton: Il peut s'agir d'un conflit d'intérêts, comme en vertu de l'article 9. Les gens de l'industrie seraient en conflit d'intérêts.

L'amendement est rejeté.

L'article 7 est adopté.

Article 9—*Conflits d'intérêts*

M. Angus: Monsieur le président, je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 9(1), page 5, en ajoutant, à la suite de la ligne 30, ce qui suit:

c) s'occuper d'une entreprise ou exploitation qui est un expéditeur au sens de l'article 4 ou lui être associés.

Monsieur le président, cet amendement vise à assurer un équilibre au sein de l'office. Toute personne qui s'occupe d'une entreprise ou d'une exploitation de transport, ou qui a des intérêts dans une entreprise ou une exploitation de transport ou dans la fabrication, etc., doit se départir de ses intérêts. Toutefois, on ne l'exige pas de quelqu'un détenant des actions dans une entreprise d'expédition ou de tout employé de cette entreprise. Cet amendement vise donc à assurer un certain équilibre, pour que nous ne soyons pas accusés d'adopter un projet de loi qui favorise l'expéditeur et impose toutes sortes d'exigences au secteur des transports.

[Text]

in that it gives the shipper all the breaks and makes the transportation sector do all sorts of other things.

Mr. Belsher: Does not paragraph (b) already do that, Iain?

Mr. Angus: No.

Mr. Belsher: You cannot have an interest or business in the manufacture or distribution.

Mr. Angus: Of transportation plant; in other words, Lavalin, for example, which is the owner of the UTDC, or Bombardier, or where the distribution is merely incidental. Every argument we had before us was that this dealt with the transporters, as opposed to the people who produced the goods that were called on the—

Mr. Taylor: I do not agree with excluding shippers. A shipper can be just as fair as anybody else. Anyone from a labour union can be just as fair. Why do we want to exclude one? It is too restrictive entirely.

Mr. Benjamin: Why are we excluding the ones from the transportation industry?

Mr. Taylor: There are a lot of people in the transportation industry who are not biased; and some of them may be shippers.

Mr. Angus: Just for a bit of explanation, what this whole clause does, as I understand it, is that somebody who is currently the owner, or partial owner, of a truck company would have to get rid of that before he could become a member of the NTA.

Mr. Taylor: Let us give the government some sense.

Mr. Angus: Hang on, Mr. Taylor. Let me just make you understand what we are talking about here, because I think, from some of your comments, you really have not been following it.

Right now the rule, as in clause 9, is if the owner of a trucking company is going to be appointed to the NTA, he has to get rid of his assets. He has to get rid of his control. He cannot be involved any more. We have no disagreement with that. But somebody who for 30 years has been a major shipper and is the owner of a major shipping company that uses a truck line or a rail line does not have to get rid of their assets. There is no conflict of interest. So they in fact could be making decisions that have a direct bearing on the profitability of their company, sitting on the NTA, and there is no law against it. What I am trying to do is to put this in effect to balance out this bill, so that we are treating people equally.

• 1145

Mr. Taylor: My comment is that any government worth its salt is going to observe those things itself. It does not need us to tell them—

Mr. Angus: Why are we then telling them in clause 9 that transporters have to divest themselves?

[Translation]

M. Belsher: N'est-ce pas déjà la conséquence du paragraphe b), Iain?

M. Angus: Non.

M. Belsher: Aucun membre ne peut avoir d'intérêt dans la fabrication ou la distribution.

M. Angus: De matériel de transport; autrement dit, Lavalin, par exemple, propriétaire de UTDC, ou Bombardier, où la distribution n'a qu'un caractère secondaire. Tous les témoins nous ont dit que cet article portait sur les transporteurs, et excluait les gens qui produisent les marchandises. . .

M. Taylor: Je ne suis pas d'accord pour dire qu'il faut exclure les expéditeurs. Un expéditeur peut être aussi juste que n'importe qui. Comme un travailleur organisé. Pourquoi voulons-nous l'exclure? C'est beaucoup trop limitatif.

M. Benjamin: Pourquoi excluons-nous les gens de l'industrie des transports?

M. Taylor: Bien des membres de l'industrie des transports n'ont pas du tout de parti pris, il peut s'agir aussi d'expéditeurs.

M. Angus: Pour vous expliquer l'intention de cet article, il signifie que tout propriétaire, en totalité ou en partie, d'une compagnie de camionnage, devrait s'en débarrasser avant de pouvoir devenir membre de l'office.

M. Taylor: Soyons un peu plus sensés.

M. Angus: Un instant, monsieur Taylor. Permettez-moi de vous expliquer ce dont nous parlons ici, parce que, d'après vos observations, vous n'avez pas bien suivi.

À l'heure actuelle, comme à l'article 9, si le propriétaire d'une compagnie de camionnage doit être nommé à l'office, il doit se débarrasser de ses actifs. Il doit céder ses intérêts, il ne peut plus y participer. Nous n'en disconvenons pas. Mais quelqu'un qui est un expéditeur depuis 30 ans et qui est le propriétaire d'une grosse compagnie qui utilise une compagnie de camionnage ou de chemins de fer n'est pas obligé de se débarrasser de ses actifs. Il n'y a pas de conflit d'intérêts. Par conséquent, il pourrait, en toute légalité, siéger à l'office et prendre des décisions ayant des conséquences directes sur la rentabilité de leur compagnie. Je tente ici de le mettre en vigueur afin que tout le monde soit traité de la même façon.

M. Taylor: Je dirais que tout gouvernement qui se respecte le fera d'office. Nous n'avons pas besoin de lui dire. . .

M. Angus: Pourquoi lui disons-nous alors à l'article 9 que les transporteurs doivent se départir de leurs intérêts?

[Texte]

The Chairman: You have made your point; Mr. Taylor has made his point. Is there any further discussion? Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we have looked at Mr. Angus' amendment, and it goes the entire breadth of our civilization. I mean, if somebody owned one share in IBM, they would not be able to sit on the board because they—

An hon. member: If you own one share of the CPR, you cannot sit on the board.

Mr. Thacker: All sorts of proper and decent citizens might have a share in some firm that would be a shipper of some goods at some point. I mean, if I own an IBM share, I am not tied in with IBM or the shippers; however, because I own that share, under Mr. Angus' amendment, I would not be eligible to be considered for this board, whereas the existing paragraphs 9(1)(a) and (b) are consistent with the other agencies we have in terms of limitations.

Mr. Ouellet: I think the remark just made by the Parliamentary Secretary puts in focus the difficulty of such a clause. What Mr. Angus is doing, and I think he is doing it quite properly, is trying to bring a balance to this.

The conflict-of-interest design there has to do exclusively with the transporter, the companies that are in the transportation business. It has nothing to do with the shippers. Basically there are two groups, the shippers and those who carry the goods. Here is a clause that applies exclusively to those who carry the goods, and Mr. Angus says it is not fair. In other words, these guys, because they happen to be in associations, directly as owners, directors, officers or shareholders, cannot sit on this agency unless they divest their interests.

On the other hand, unless we accept Mr. Angus' amendment, the shippers could be on this agency and retain their interest in the companies that ship goods. So this amendment is a balanced amendment.

I questioned the Minister on this because I felt that clause 9, in the way it is written, is too restrictive. I will have an amendment later that says these people only have to declare their interests—and should declare their interests. This will then give the government a greater net of opportunity to appoint people who know something about it—shippers, owners of companies, or partners in a company in the transportation field.

I heard some of my colleagues say earlier to let us get the best people on this agency. In order to get the best people on this agency, we will have to acknowledge that they have to be in the business, or they have to be associated with the transportation business. My feeling is that they should all be on the same footing. I am not troubled by Mr. Angus' amendment because I think he is just presenting the other side of the coin, which is equally as important as the first one.

[Traduction]

Le président: Vous avez présenté votre point de vue, M. Taylor le sien. Y a-t-il d'autres observations? Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, nous nous sommes penchés sur l'amendement de M. Angus, qui se répercute sur tous les éléments de la société. Autrement dit, si quelqu'un possédait une action d'IBM, il ne pourrait pas siéger à l'office parce que. . .

Une voix: Si vous possédez une action du CP, vous ne pouvez pas siéger à l'office.

M. Thacker: Toutes sortes de citoyens tout à fait honnêtes peuvent avoir une action dans une société devant expédier ses marchandises à un moment donné. Même si je possède une action d'IBM, je n'ai rien à voir avec IBM ou ses expéditeurs. Mais en vertu de l'amendement de M. Angus, cela m'empêcherait d'être nommé à l'office, alors que les paragraphes 9(1)a) et b) sont conformes à ce qui existe pour d'autres offices du genre.

M. Ouellet: L'observation que vient de faire le secrétaire parlementaire met en lumière les problèmes que pose un tel article. Ce que tente de faire M. Angus, à juste titre d'ailleurs, c'est de rétablir l'équilibre.

À l'heure actuelle, les conflits d'intérêts ne se rapportent qu'aux compagnies de transport. Ils n'ont rien à voir avec les expéditeurs. En substance, il y a deux groupes, les expéditeurs, et ceux qui transportent les marchandises. Voici un article qui s'applique exclusivement à ceux qui transportent les marchandises, et M. Angus dit que ce n'est pas juste. Autrement dit, ces gens-là, parce qu'ils font partie d'associations, ou qu'ils sont propriétaires ou actionnaires, ne peuvent siéger à l'office à moins de se départir de leurs intérêts.

Par ailleurs, à moins que nous acceptions l'amendement de M. Angus, les expéditeurs peuvent être nommés à l'office tout en conservant leurs intérêts dans les compagnies qui expédient les marchandises. Cet amendement rétablit donc l'équilibre.

J'ai posé des questions au ministre à ce sujet parce que j'estimais que l'article 9, dans son libellé actuel, était trop limitatif. J'aurai plus tard un amendement à proposer stipulant que ces personnes n'auront qu'à déclarer leurs intérêts. Le gouvernement aura ainsi la possibilité de nommer des gens qui s'y connaissent un peu—des expéditeurs, des propriétaires ou des associés de compagnies du secteur des transports.

J'ai entendu certains de mes collègues dire plus tôt qu'il fallait nommer les gens les plus compétents à cet office. Pour ce faire, il faut bien reconnaître qu'ils doivent venir du secteur des transports. D'après moi, ils devraient tous être sur le même pied. L'amendement de M. Angus ne me préoccupe pas, car il ne fait que présenter l'autre aspect de la question, qui est aussi important que le premier.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as I read clause 9 as it presently stands, anyone in the transportation industry who is an owner, shareholder, director, officer, partner or otherwise—I take that to mean even an employee of a transportation company. This effectively eliminates anyone and everyone who has anything to do in the transportation industry. That is so patently unfair, it so flies in the face of natural justice that you had better make it apply to anyone else, a shipper, a receiver. I suppose you could say that a person who flies once a week has a conflict of interest, you cannot have them on there because they are too heavily involved with the airlines. Every single person engaged in transportation is eliminated from being on the agency.

• 1150

Mr. Angus: Or they have to give up everything they have.

Mr. Benjamin: Or else they have to give up everything. They would have to quit their job or sell their shares, get rid of their partnerships. I find that incredible.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): All we have to do is add the consumer to the list and we will have no National Transportation Agency at all. That will cover everybody.

Mr. Thacker: But what Mr. Angus' amendment is doing is to say in western Canada, for example, that every single farmer or every person who has an interest in the Wheat Pools or the United Grain Growers and that, none of those people can be considered for the board, and surely that is not what we intend.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I think there is a bit of misinterpretation by a number of members in terms of my intent. In terms of the way in which the current clause reads, you have to get out of it. If you want to be on the NTA, you have to get out of it, you have to get out of your transportation involvements. And what I am saying is that if you are a major shipper—at least that is the intent—if you are a major shipper, if you are a president of Noranda, an owner of Noranda or Sears, that legally, according to the way this bill is drafted, you can sit on the NTA and not be in a conflict-of-interest situation. Yet an employee of CPR who has one share would have to sell that share within three months, I take it, if they are appointed.

Mr. Benjamin: Or quit his job.

Mr. Angus: I think the reality is most of them are full-time, so I do not think that is in the situation. But it is blatantly biased against the transporters and blatantly biased in favour of the shippers and I am trying to redress that balance.

The Chairman: I would like to call on Ms Bloodworth. Perhaps while she is replying, could you tell us—and I think the Minister was asked this, I do not know—what is the section in the present National Transportation Act?

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, en vertu du libellé actuel de l'article 9, toute personne agissant à titre de propriétaire, actionnaire, administrateur, dirigeant, associé, ou autre—je suppose que cela signifie même un employé d'une compagnie de transport. En fait, cela supprime toute personne ayant quelque lien que ce soit avec l'industrie des transports. C'est tellement injuste, tellement contraire aux principes de justice naturelle, que vous auriez intérêt à le faire appliquer à tout le monde, expéditeurs, destinataires. On pourrait dire, je suppose, qu'une personne qui prend l'avion une fois par semaine est en situation de conflit d'intérêts, qu'elle ne peut pas siéger, car elle a des intérêts trop étroits dans les lignes aériennes. Toute personne qui a le moindre rapport avec les transports est exclue de l'office.

M. Angus: Ou doit renoncer à tout.

M. Benjamin: Ou elle doit renoncer à tout. Il faudrait qu'elle quitte son emploi, vende ses actions, se retire de toute entreprise. C'est incroyable.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il n'y a plus qu'à ajouter le consommateur à la liste, et il n'y aura plus d'Office national des transports. Ça comprendra tout le monde.

M. Thacker: Avec l'amendement de M. Angus, dans l'Ouest du pays, par exemple, tout agriculteur ou toute personne qui a un intérêt dans les groupements de producteurs céréaliers ou dans la *United Grain Growers* ne pourrait siéger à l'office, et ce n'est certainement pas l'intention.

M. Angus: Monsieur le président, je crois que certains députés ont mal interprété mon intention. D'après le libellé actuel, il faut se retirer. Si vous voulez siéger à l'Office national des transports, vous devez vous retirer des affaires, de tout ce qui touche aux transports. Ce que je veux dire, c'est qu'un gros expéditeur—c'est du moins l'intention—comme le président de Noranda, ou un gros actionnaire de Noranda ou de Sears, peut légalement, d'après ce projet de loi, siéger à l'Office national des transports sans qu'il y ait conflit d'intérêts, alors qu'un employé du CP qui détient une action serait obligé de la vendre dans les trois mois, je crois, s'il est nommé.

M. Benjamin: Ou quitter son poste.

M. Angus: En réalité, je crois que la plupart d'entre eux seront nommés à plein temps, et la situation ne se présentera donc pas. Mais cet article prend très nettement partie contre les transporteurs et en faveur des expéditeurs, et j'essaie de retrouver un équilibre.

Le président: Je vais donner la parole à M^{me} Bloodworth. En nous répondant, elle pourra peut-être nous dire—je crois que la question a été posée au ministre, je ne suis pas sûr—à quel article de la Loi nationale sur les transports cela se rapporte.

[Texte]

Ms Bloodworth: It is presently section 9 and it says very much the same as this one, in different language. I was just going to speak to the purpose of these clauses. I think there is a practical reason behind it. I do not think anyone who has shares in Sears can sit on a case involving Sears, whether we say it in the bill or not. I think any judge in the world would find that is pecuniary bias. You have an interest in the outcome.

Mr. Angus: But what if they were sitting on a case on Eaton's.

Ms. Bloodworth: It would depend on whether that case has implications for Sears. I think there is a practical concern with transportation undertakings. A person who has shareholdings in CPR, you could say nothing. I think the ordinary rules of bias would rule them out of ruling on any case involving the CPR. And because the CPR is there in many, many cases, the utility of having a member who cannot rule on a case involving CPR is very, very small, whereas a shipper may be ruled out of two or three cases in the course of their career, but they could still sit on any other case.

I guess this the final comment I will make. As I said, this does reflect basically the existing section 9 of the National Transportation Act. It is also very similar to provisions in the CRTC Act and the Energy Board Act where in each case they rule out anyone who is actively involved in the industry that is being regulated, and I think it is basically for the practical reasons that I have said.

Mr. Angus: This is an entirely different bill. This is a bill that deregulates the transportation industry. It has been called a shippers act, and if we do not ensure that the same restrictions are placed on shippers as are placed on transporters, then we will not be doing our job as Members of Parliament to ensure where possible, where practicable, reasonable balance.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like you and committee to note that Mr. Angus' amendment is far less restrictive on shippers than the other paragraph is on transporters. Mr. Angus' amendment does not go as far in affecting shippers. But he could still be a shareholder or an employee. We do not even go as far as paragraph (d) does.

• 1155

Mr. Ouellet: I think it is useful to refer to the old Transportation Act. In section 9, I see the words "shipping companies" here.

Mr. Angus: Would you read out that section. I think that is most interesting.

Mr. Ouellet: Subsection 9(1):

No member or officer of the commission shall directly or indirectly have an interest in or in any other

[Traduction]

Mme Bloodworth: C'est actuellement l'article 9, qui dit essentiellement la même chose que celui-ci, mais de façon différente. J'allais vous expliquer l'objet de ces articles. Je crois qu'ils partent d'une raison pratique. Je ne crois pas qu'un actionnaire de Sears puisse participer à une décision concernant Sears, que cela soit ou non prévu dans la loi. N'importe quel juge déclarerait qu'il y a préjugé pécuniaire, la personne étant directement intéressée par la décision.

M. Angus: Mais s'ils avaient à prendre une décision sur une affaire concernant Eaton.

Mme Bloodworth: Il faudrait voir si l'affaire a des répercussions pour Sears. Je crois qu'il y a, en ce qui concerne les entreprises de transport, une question pratique. Dans le cas d'un actionnaire du CP, il n'y a rien à dire. Je crois que les règles ordinaires régissant les partis pris interdiraient qu'ils participent à la décision dans une affaire concernant le CP. Et comme le CP est concerné dans de très nombreux cas, il ne serait pas très utile d'avoir à l'office un membre qui ne puisse pas participer à la décision dans les cas concernant le CP; alors qu'un expéditeur peut être exclu deux ou trois fois dans le courant de sa carrière, mais serait en mesure de siéger dans tous les autres cas.

Je vais terminer en disant encore une fois que c'est essentiellement ce qu'il y a dans l'article 9 actuel de la Loi nationale sur les transports. Ces dispositions ressemblent aussi beaucoup aux dispositions de la Loi sur le CRTC et de la Loi sur l'Office de l'énergie, qui interdisent à toute personne ayant une part active dans le secteur industriel réglementé de siéger à l'office pour les mêmes raisons pratiques que je viens de vous donner.

M. Angus: Ce projet de loi est tout à fait différent. Il a pour objet la déréglementation du secteur des transports. On a dit que c'était une loi pour les expéditeurs, et si nous ne veillions pas à ce que les expéditeurs soient soumis aux mêmes restrictions que les transporteurs, nous manquerions à notre devoir de député, qui est de veiller à un bon équilibre, dans toute la mesure du possible.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vous signale, ainsi qu'aux députés, que l'amendement de M. Angus impose beaucoup moins de restrictions aux expéditeurs que l'autre alinéa n'en impose aux transporteurs. L'amendement de M. Angus n'a pas la même portée pour les expéditeurs. Il pourrait tout de même être actionnaire ou employé. Nous n'allons même pas aussi loin que le fait l'alinéa d).

M. Ouellet: Je pense qu'il est bon de se reporter à l'ancienne Loi nationale sur les transports. À l'article 9, on parle de «sociétés expéditrices».

M. Angus: Pouvez-vous nous lire l'article, c'est fort intéressant.

M. Ouellet: Paragraphe 9(1).

Aucun membre ou fonctionnaire de la Commission ne doit, directement ou indirectement, détenir aucun

[Text]

undertaking of any railway company, air transport company, commodity pipeline company, shipping company, or motor vehicle undertaking, or any interest in the obligation of any such company or undertaking.

Mr. Mulder: Canada Steamship Lines, that is a shipping company. A shipping company is not a shipper. A shipper is considered to be a manufacturer, a wholesaler, a retailer, and so on.

Mr. Benjamin: You mean any forwarding company?

Mr. Ouellet: Right.

The Chairman: It is certainly consistent with the clause we are now discussing. I am going to call the question.

Amendment negated.

Mr. Ouellet: I move that clause 9 of Bill C-18 be amended by adding thereto immediately following line 34 on page 5 the following:

In subsection 1(1), subsection 1 does not apply to a member who complies with the disclosure requirement prescribed by the regulations.

The intent is to allow more flexibility to the government in appointing the members, not only the permanent nine members but also the six temporary members.

These temporary members are people who will have to obey clause 9 of this bill. What we should be able to have is the best possible people. Certainly, some of these people cannot be asked to divest all of their interests. I submit that the disclosure requirements in many cases should be sufficient.

Mr. Thacker: Mrs. Bloodworth informs me that the current subclause 9(1) does not apply to the six temporary members. Maybe Mrs. Bloodworth could speak to that. I do not see how these two would interact.

Ms Bloodworth: Clause 9 applies to members of the agency appointed under clause 6, which refers to full-time members. It was inserted in recognition of the fact that temporary members appointed for six months or so could not be expected to divest themselves. The whole clause only applies to the permanent members.

Mr. Ouellet: My point is that temporary members would be ruled under disclosures requirements. I believe full-time members should be subject to the same type of disclosures requirement in order to give greater flexibility to the government to appoint people who are really in the business.

Otherwise you will have Department of Transport officials or retired people appointed there. But you will not name those people who are in the day-to-day practice of the business and who could indeed have their

[Translation]

intérêt dans une compagnie de chemins de fer, une compagnie de transport aérien, une compagnie de pipelines pour denrées, une compagnie de navigation ou une entreprise de transport par véhicule à moteur, ou dans quelque entreprise de l'une des compagnies susdites, ni détenir aucun intérêt dans les obligations d'une telle compagnie ou entreprise.

M. Mulder: On entend par là une société comme *Canada Steamship Lines*. Il ne s'agit pas d'un expéditeur. Un expéditeur, c'est un manufacturier, un grossiste, un détaillant, par exemple.

M. Benjamin: Vous voulez dire une société expéditrice?

M. Ouellet: C'est cela.

Le président: Cela est certainement conforme à l'article qui nous occupe actuellement. Je vais le mettre aux voix.

L'amendement est rejeté.

M. Ouellet: Je propose qu'on modifie l'article 9 du projet de loi C-18 en ajoutant à la suite de la ligne 34, page 5, ce qui suit:

Le paragraphe 1(1) ne s'applique pas à un membre qui se conforme aux exigences de révélation prescrites par règlement.

L'objet de l'amendement est de donner au gouvernement une plus grande liberté dans la nomination des membres, non seulement des neuf membres permanents, mais aussi des six membres temporaires.

Ces membres temporaires devront respecter les dispositions de l'article 9 du projet de loi. Il faut que nous puissions avoir les meilleurs membres possible. Il est évident qu'on ne peut pas demander à certains d'entre eux de se défaire de tous leurs intérêts. Je pense que les exigences de révélation prescrites par règlement seraient suffisantes dans la plupart des cas.

M. Thacker: M^{me} Bloodworth m'apprend que le paragraphe 9(1) ne s'applique pas aux six membres temporaires. Peut-être pourrait-elle nous expliquer cela. Je ne vois pas le lien.

Mme Bloodworth: L'article 9 s'applique aux membres de l'office nommés en vertu de l'article 6, lequel traite des membres nommés à titre inamovible. L'article 9 tient compte du fait que l'on ne peut pas demander à des membres temporaires, nommés pour une période de six mois environ, de se défaire de leurs intérêts. L'article, dans son ensemble, ne touche que les membres permanents.

M. Ouellet: Ce que je veux dire, c'est que les membres temporaires seraient soumis aux exigences de révélation. J'estime que les membres permanents devraient être soumis aux mêmes exigences, pour permettre au gouvernement de nommer des gens qui connaissent vraiment le secteur.

Autrement, il n'y aura à l'office que des fonctionnaires du ministère des Transports et des retraités. Mais on ne pourra pas nommer ceux qui travaillent dans le milieu même et qui pourraient mettre pendant un certain temps

[Texte]

knowledge and experience in the transportation field come to serve, for a period of time, their country on this agency. I think nine, as it is, is much too restrictive. I want to allow more flexibility.

• 1200

Mr. Angus: I would like to support Mr. Ouellet's amendment. Let me go back to our theoretical retired employee of the CPR who has 5 or 10 shares. That gives him a vote, one of thousands, at the annual meeting and might make a couple of bucks a year at the best of times, if anything—and that is debatable given what this bill, we think, will do to the industry.

Why should that person, if he is deemed appropriate to appoint to the National Transportation Agency, be forced to give up those 5 or 10 shares? This amendment would require him to indicate to the government that, yes, he has 5 or 10 shares in the CPR and maybe 1 or 2 in Bell Canada, but we should not force him to get rid of them.

Amendment negatived.

The Chairman: I declare the amendment defeated, even though I think it was a sensible one.

Mr. Benjamin: Against the little guy in the CPR.

Before you call the question, I want to move a further amendment.

I move that clause 9 be deleted.

The Chairman: In effect, that is out of order because you can delete it if you defeat the clause. So you will have a chance right now.

Clause 9 agreed to.

On clause 12—*Chairman's duties*.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 12 of Bill C-18 be amended by striking out lines 28 and 29 on page 6 and substituting the following:

officer of the agency and has the

Mr. Ouellet: Will you give us explanations for this amendment, please?

The Chairman: Yes, please.

Ms Bloodworth: As the bill is presently written, there is an overlap between section 12 and section 21 in that both the chairman and the agency through by-laws were given powers about apportionment of the work. We are proposing through subsequent amendments to remove that overlap so the by-laws would deal basically with the conduct of meetings and the callings of meetings of the agency and how they would collectively deal with their business.

The apportionment of work would be the responsibility of the chief executive officer, the chairman. With the removal of the overlap, it is no longer necessary to say that the chairman acts subject to the by-laws and laws. He

[Traduction]

leurs connaissances et leur expérience dans le domaine des transports au service du pays. Même neuf, je trouve que c'est beaucoup trop limité. Je voudrais qu'il y ait davantage de souplesse.

M. Angus: J'appuie l'amendement de M. Ouellet. Permettez-moi de reprendre l'exemple théorique d'un retraité du CP qui détient 5 ou 10 actions. Cela lui donne une voix, une parmi des milliers, à l'assemblée générale, et ça lui rapporte au mieux quelques dollars par an, et encore, c'est douteux, avec les conséquences qu'aura ce projet de loi sur le secteur.

Pourquoi ce retraité, si l'on juge qu'il a les compétences nécessaires pour siéger à l'Office national des transports, devrait-il renoncer à ces 5 ou 10 actions? Avec cet amendement, il serait tenu de déclarer qu'il détient effectivement 5 ou 10 actions du CP, et peut-être une ou deux de Bell Canada, mais cela ne l'obligerait pas à s'en défaire.

L'amendement est rejeté.

Le président: Je déclare l'amendement rejeté, même s'il me paraissait raisonnable.

M. Benjamin: Contre un petit employé du CP.

Avant que vous ne mettiez l'article aux voix, je désire proposer un autre amendement.

Je propose que l'article 9 soit rayé.

Le président: Cet amendement n'est pas recevable, puisque l'on peut rayer l'article en votant contre. Vous allez donc avoir une possibilité de le faire dès maintenant.

L'article 9 est adopté.

Article 12—*Pouvoirs et fonctions du président*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 12 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 25 à 27, page 6, de ce qui suit.

de l'Office; à ce titre, il assure la direction et le contrôle de ses

M. Ouellet: Pouvez-vous nous expliquer ce que cela veut dire, s'il vous plaît?

Le président: Oui, s'il vous plaît.

Mme Bloodworth: Il y a dans le projet de loi tel qu'il est rédigé actuellement un chevauchement entre les articles 12 et 21, puisque le président et l'office, par voie de règlements administratifs, sont tous deux habilités à répartir les tâches entre les membres. Nous proposons par les amendements suivants d'éliminer ce chevauchement, afin que les règlements administratifs régissent essentiellement la tenue des réunions, la convocation des réunions de l'office, et la façon dont les affaires seraient traitées collectivement.

La répartition du travail incomberait au premier dirigeant de l'office, c'est-à-dire son président. Ce chevauchement ayant été éliminé, il n'est plus nécessaire de dire que le président agit sous réserve des règles et

[Text]

has to act subject to the act as well and to every other law so it becomes redundant to state it.

Mr. Benjamin: So instead of having a Czar Nicholas we will have a Czar Nielsen.

The Chairman: Well, I am calling the question.

Mr. Benjamin: Just until the revolution arrives.

Amendment agreed to.

Clause 12 as amended agreed to.

• 1205

The Chairman: We have carried clauses 6, 13, 14, 15, 16, 17, and 18 and we are going to clause 19.

On clause 19—*Technical Experts*

Mr. Angus: I move that Bill C-18, an Act respecting national transportation, be amended in section 19 on page 8 by inserting immediately after line three the following:

(a) The agency shall establish an independent research body directed to conduct ongoing analysis of transportation policy and to perform what other transportation research as the agency shall require.

Mr. Chairman, the intent of this amendment is to insure the NTA has a research wing. We had a number of people suggest this was important. If they are to do their job of assessing the impact of various government policies, of analyzing changes in the industry itself, I think they have to have a unit to do it. This gives them the mandate for that.

The Chairman: It might be a laudable purpose, Mr. Angus, but the Chair looks at this and comes back to the problem that you are creating a new research agency to help the advisory committee. It would be potentially an additional charge on the purse which was not contemplated in the original recommendation. In that sense, I think it is out of order. It creates something new, no matter how laudable.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if you look at clause 19 as it exists, it already gives the government the power of getting the bodies needed to assist the agency in an advisory capacity in respect to any matter before the agency. All I am doing by my amendment is fine-tuning that a little and saying one of those things you have to do is the research.

The Chairman: I agree, but it is the fine tuning which I think goes beyond the clause. Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the word 'shall' lends strength to your argument fully outside order.

Mr. Ouellet: I think the amendment as presented in clause 19 forsee any rate expenditures by the agency. We cannot decide in advance that the agency will spend more

[Translation]

règlements administratifs. Ses pouvoirs sont limités par cette loi, ainsi que par toutes les autres, et il serait donc redondant de le dire.

M. Benjamin: Donc, à la place d'un tsar Nicholas, nous aurons un tsar Nielsen.

Le président: Eh bien, je mets l'amendement aux voix.

M. Benjamin: En attendant la révolution.

L'amendement est adopté.

L'article 12, tel qu'amendé, est adopté.

Le président: Nous avons adopté les articles 6, 13, 14, 15, 16, 17 et 18. Nous en sommes maintenant à l'article 19.

Article 19—*Experts*

M. Angus: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 19, page 8, en insérant, à la suite de la ligne 2, ce qui suit:

a) L'Office établit un organisme de recherche indépendant chargé de procéder en permanence à une analyse de la politique des transports et d'effectuer toute autre recherche sur les transports que l'Office pourra exiger.

Monsieur le président, par cet amendement on s'assure que l'Office national des transports a une section recherche. Un certain nombre de personnes nous ont laissé entendre que c'était important. Si l'Office doit évaluer l'incidence des diverses politiques du gouvernement, analyser les changements apportés dans les transports, il faut à mon avis qu'un service s'en occupe. Cet amendement prévoit un mandat dans ce sens.

Le président: C'est peut-être très louable, monsieur Angus, mais après avoir lu cet amendement j'en reviens au problème que pose la création d'un nouvel office de recherche pour aider le comité consultatif. Ce sera un fardeau financier additionnel, qui n'a pas été prévu dans la recommandation initiale. Dans ce sens, j'estime que l'amendement est irrecevable. Il crée quelque chose de nouveau, aussi louable que ce soit.

M. Angus: Monsieur le président, si vous l'examinez, l'article 19 tel qu'il existe actuellement donne déjà au gouvernement le pouvoir d'obtenir les personnes compétentes pour conseiller l'Office sur toute question dont il est saisi. Le but de mon amendement est de raffiner cet article en disant qu'il faut établir une unité de recherche.

Le président: Je suis d'accord, mais c'est ce raffinement justement qui va au-delà de ce qui est prévu dans l'article. Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, c'est le mot «établi» qui renforce votre argument portant que l'amendement est irrecevable.

M. Ouellet: À mon avis, l'amendement prévu à l'article 19 tient compte de toutes les dépenses de l'Office. On ne peut fixer à l'avance les dépenses de l'Office. L'Office peut

[Texte]

money. The agency might spend its money better by having less money on some other things and more money on research.

I believe the agency should have an independent research body. It has been mentioned by many witnesses who appeared before us. The research capability of the agency is important. It used to be a traditional function of the Canadian Transport Commission. It has never been well accepted or well viewed by the Ministry. The department likes to be alone doing research, to advise the Ministers. In drafting this legislation, they have cut the wings of the agencies by doing away with the research capability of the new agency.

I am informed the department is in the process of absorbing the capacity of the commissions in terms of research, but they have not yet received an authorization from the Treasury Board. The chances are there will be no research capability, unless the department is to take its own money to deal with it.

I find it a little awkward. Frankly, I hoped this amendment would be accepted because it is absolutely important there be people to do research in the field of transportation. We are not dealing with today's problems, but we should have the capacity to foresee the future. The area of transportation is one where technology is moving very quickly. It seems to be this research capacity is absolutely essential and I think the agency should have this power.

• 1210

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I believe your initial instincts that it is out of order are correct. But in the event you find it in order, Mr. Mulder can add the historical background to this clause and the changes being made that flow out of the Nielsen report and other—

The Chairman: I think it might help. As I say, I am not really... let us have some further information on this section. I think it is out of order. I think all the things that have been said are laudable and very interesting and worthwhile. But the Chair is confronted with the reality that the motion says "shall establish a research body", which is beyond the present recommendation and beyond the function of the agency. To me it is clearly out of order, but let us have Mr. Mulder say a few words.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, perhaps I could just outline what the plans are. One is that the agency will have research staff to do work required for its regulatory purposes. Nobody is taking away. Whatever transfers are being made will not take away the person-years and the financial resources associated with doing work on research for regulatory purposes; it will stay with the agency.

Secondly, we are transferring from the CTC research work that has been done in the past by the CTC for government policy formulation. We think, as the

[Traduction]

bien utiliser son budget en dépensant moins pour certaines choses et davantage pour la recherche.

À mon avis l'Office devrait comprendre un organisme de recherche indépendant. Les nombreux témoins qui ont comparu nous l'ont demandé. La capacité de recherche de l'Office est importante. C'était par le passé une des fonctions traditionnelles de la Commission canadienne des transports. Ça n'a jamais été bien vu par le ministère ni accepté non plus. Ce dernier aime être seul à faire de la recherche, à conseiller les ministres. En rédigeant ce texte de loi, ils ont coupé les ailes des offices en supprimant la capacité de recherche du nouvel office.

On me dit que le ministère est en train d'absorber cette activité des commissions, mais qu'il n'a pas encore reçu l'autorisation du Conseil du Trésor. Il y a des chances qu'il n'ait pas cette capacité de recherche, à moins que le ministère y consacre son propre argent.

Je trouve ça un peu embarrassant. J'espérais, franchement, que cet amendement serait accepté, car il est extrêmement important que des gens fassent de la recherche dans le domaine des transports. Il ne s'agit de régler des problèmes actuels, mais de prévoir l'avenir. Le domaine des transports est un domaine où la technologie progresse à grands pas. Il semble que cette capacité de recherche soit tout à fait essentielle et à mon avis l'Office devrait avoir ce pouvoir.

M. Thacker: Monsieur le président, au départ, instinctivement vous disiez que c'était irrecevable et je crois que vous avez raison. Cependant, au cas où vous trouveriez l'amendement recevable, M. Mulder pourrait ajouter une documentation à cet article et les changements apportés qui découlent du rapport Nielsen et de l'autre...

Le président: Cela pourrait nous aider. Je le répète, je ne sais pas vraiment... tâchons d'obtenir plus de renseignements au sujet de cet article. J'estime que l'amendement est irrecevable. Tout ce qu'on a dit c'est très bien, très intéressant, très utile. Cependant, le président doit faire face à la réalité et la motion stipule «établir un organisme de recherche indépendant». On va donc au-delà de la recommandation actuelle et du rôle de l'Office. À mon avis, c'est tout à fait irrecevable, mais laissons M. Mulder ajouter quelques remarques.

M. Mulder: Monsieur le président, je pourrais peut-être simplement vous dire quels sont les plans. Premièrement, l'Office aura un personnel de recherche pour effectuer un travail nécessaire du point de vue réglementation. Personne ne retire quoi que ce soit. Quel que soit les transferts qui seront faits, aucune année-personne ne sera annulée ni les ressources financières associées au travail de recherche à des fins de réglementation; tout cela demeurera au sein de l'Office.

Deuxièmement, nous transférons de la CCT le travail de recherche qui était effectué par le passé par cette commission pour l'élaboration de la politique

[Text]

government thinks, that policy research should be done in the department and with the Minister who is responsible for policy formulation.

Thirdly, we are working with the provinces and private industry and so on to see if we can set up a "independent research body" totally independent of any government. We feel on balance that the best way to have independent research done, aside from what is being done in the agency, the department or the provinces, should be done independently of any government.

We are working on a proposal of Mr. Dubé, the former vice-president of Research of the CTC, to see if we cannot fund collectively the provinces, the carriers, the shippers and the federal government an independent body.

Mr. Angus: You say this motion is being done.

Mr. Mulder: Yes, but it would not be set up in an agency. We do not feel an independent research body can be set up in any government regulatory body or federal department.

Mr. Angus: But this motion, Mr. Chairman, if I may, does not say that this independent research body is part of the agency.

Mr. Mulder: Sir, I am just reading it. It says that the agency shall establish an independent research body. We assume this meant within the agency.

The Chairman: The motion is clearly out of order, and I am so ruling and going on to clause 20.

Mr. Ouellet: Before carrying clause 19, can Mr. Mulder indicate to me—because of the decisions to transfer the Research Branch of the Canadian Transport Commission in the Ministry—how many additional person-years are going to be identified in the Department of Transport to carry on policy research? He just indicated that the Ministry is indeed interested in carrying on the work of the transport commission. How many additional person-years are you going to have to do this work? To whom will this new research unit be responsible?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, first, we are not transferring the Research Branch. The research functions are split in two. Some are staying with the proposed new agency. Some are coming to the department.

There are two components of the part that is coming to the department: some research function and the international marine policy work for a total for both groups of 35 person years. It is before Treasury Board. They have a transfer into the department. The plans are to

[Translation]

gouvernementale. Nous croyons, comme le croit le gouvernement, que la politique de recherche doit être établie au sein du ministère, de concert avec le ministre responsable de la formulation de cette politique.

Troisièmement, nous travaillons notamment avec les provinces et l'industrie privée pour voir si nous pouvons établir un «organisme de recherche indépendant» qui soit tout à fait indépendant de tout gouvernement. Nous croyons, à tout prendre, que la meilleure façon de faire faire de la recherche indépendante, mis à part de ce qui est fait à l'Office, au ministère où dans les provinces, doit être fait de façon indépendante de tout gouvernement.

Nous étudions une proposition de M. Dubé, l'ancien vice-président de la recherche à la CCT, pour voir si nous ne pouvons pas, les provinces, les transporteurs, les expéditeurs et le gouvernement fédéral financer collectivement un organisme indépendant.

Mr. Angus: Vous dites que ce que prévoit cette motion se fait déjà.

Mr. Mulder: Oui, mais ce ne serait pas dans le cadre de l'Office. Nous ne croyons pas que l'organisme de recherche indépendant peut être établi au sein d'un organisme de réglementation gouvernementale ou au sein d'un ministère du gouvernement fédéral.

Mr. Angus: Monsieur le président, cette motion si vous me le permettez, ne stipule pas que cet organisme de recherche indépendant doit faire partie de l'Office.

Mr. Mulder: Monsieur, je ne fais que lire la motion. Elle stipule que l'Office établit un organisme de recherche indépendant. Nous supposons que cela signifie au sein de l'Office.

Le président: La motion est de toute évidence irrecevable, voilà ma décision. Passons maintenant à l'article 20.

Mr. Ouellet: Avant d'adopter l'article 19, est-ce que M. Mulder peut nous dire—à cause des décisions du transfert de la direction de la recherche de la Commission canadienne des transports au ministère—combien d'années-personnes additionnelles seront réservées au ministère des Transports pour effectuer la recherche en matière de politique? Il vient de nous dire que le ministère est vraiment intéressé à faire le travail que faisait la commission des Transport. Combien d'années-personnes additionnelles faudra-il pour effectuer ce travail? Envers qui cette nouvelle unité de recherche sera-t-elle redevable?

Mr. Mulder: Monsieur le président, premièrement, nous ne transférons pas la direction de recherche. Les fonctions de recherche sont divisées en deux. Certaines demeurent au sein du nouvel office proposé. Certaines autres relèveront du ministère.

Cette partie qui revient au ministère comprend deux composantes: une fonction de recherche et le travail de politique maritime internationale, pour ces deux activités il faudra au total 35 années-personnes. La demande a été déposée au Conseil du Trésor. Il y aura transfert au sein

[Texte]

have some downsizing of it so we might be left with 25 to 22 person-years two or three years down the road to get some economies and rationalization. It would report to myself as ADM of Policy and Co-ordination.

Clause 19 agreed to.

Mr. Benjamin: It is a field day for consulting firms.

• 1215

On clause 20—Head Office

The Chairman: We have three subamendments here, one by the government and one by Mr. Robichaud and one by Mr. Cochrane. Just in a preliminary way, because I know there will be discussion on this, the Chair has difficulty with the amendments by Mr. Cochrane and Mr. Robichaud in the sense that it says the agency "shall" establish regional offices, which has an imperative to it in terms of the financial matter, which may cause problems.

The government amendment says "may", which obviously will be in terms of whatever the government feels the money is that they have to establish agencies. But since there is an interest in this thing, I think we should have a discussion and put the matters to a vote.

I think it is an area of grey, but certainly we had quite a debate on this yesterday and my clerk has had three opinions this morning from three different situations and the very fact of "shall" causes problems and frankly, I think those are out of order; "may" is not out of order, and I so rule.

Will you introduce the other amendment, Mr. Gray, please.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 20 of Bill C-18 be amended (a) by adding, immediately after line 7 on page 8, the following:

(2) The Agency may establish regional offices outside of the National Capital Region described in the schedule to the *National Capital Act*.

(3) Subject to subsection (4), a member of the Agency appointed under section 6 shall reside in the National Capital Region described in the schedule to the *National Capital Act* or within such distance thereof as is determined by the Governor in Council.

(4) Where a regional office of the Agency is established, a member of the Agency appointed under section 6 and designated for the purposes of this subsection by the Chairman shall reside within such distance of the regional office as is determined by the Chairman.

Finally, (b) by renumbering the subsequent subclause accordingly.

[Traduction]

du ministère. D'après les plans, il y aura une certaine réduction, par conséquent il ne restera peut-être que 25 à 22 années-personnes dans deux ou trois ans afin qu'on puisse réaliser des économies et une certaine rationalisation. Pour cette fonction, on relèvera de moi-même en tant que sous-ministre adjoint de la politique et de la coordination.

L'article 19 est adopté.

M. Benjamin: Cela fera les beaux jours des sociétés de consultants.

Article 20—Siège

Le président: Nous avons trois sous-amendements, un du gouvernement, un de M. Robichaud et un autre de M. Cochrane. Au départ, car je sais qu'on en discutera, les amendements de M. Cochrane et de M. Robichaud me causent un peu de difficulté, en ce sens qu'il est dit que l'office «établit» des bureaux régionaux; il y a donc là un impératif sur le plan financier qui peut nous causer des problèmes.

D'après l'amendement du gouvernement, l'office «peut établir», ce qui montre bien que le gouvernement doit tenir compte de l'argent dont il dispose pour établir des bureaux régionaux. Étant donné qu'on semble s'intéresser à la chose, je crois qu'il faudrait en discuter et prendre le vote.

Il s'agit d'une zone grise, nous en avons bien sûr discuté hier, et trois personnes ont fait connaître leurs opinions au greffier ce matin, de trois points de vue différents, et «établit» cause des difficultés, et je crois que ces amendements sont irrecevables; je crois par ailleurs que le mot «peut» n'est pas irrecevable. Voilà donc ma décision.

Voulez-vous présenter votre amendement, monsieur Gray, s'il vous plaît?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 20 du projet de loi C-18 soit modifié par: a) insertion, après la ligne 5, page 8, de ce qui suit:

(2) L'Office peut établir des bureaux régionaux hors de la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la *Loi sur la Capitale nationale*.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), les membres de l'Office nommés en vertu de l'article 6 résident dans la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la *Loi sur la Capitale nationale* ou dans la périphérie de cette région définie par le gouverneur en conseil.

(4) En cas d'établissement d'un bureau régional de l'Office, les membres de l'Office nommés en vertu de l'article 6 et désignés par le président pour l'application du présent paragraphe résident dans la périphérie du bureau régional définie par le président.

Finalement, l'alinéa b), le changement de numéro de paragraphe qui en découle.

[Text]

The Chairman: As I say, I rule out of order the motions by Mr. Cochrane and Mr. Robichaud, when they are made, because of this very fundamental difference between "may" and "shall". One permits depending within the Royal Recommendation, the other gives a demand and a direction that could affect the financial initiative and the financial problems of the Treasury Board.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I just have a question of interpretation on the new subclause 20(4). It talks about "and shall reside within such distance of the regional office as is determined by the Chairman." I know what the intent is. Is there a danger, given that wording, that for whatever reasons, the chairman could authorize them to live in Ottawa and commute to Halifax or Edmonton or wherever?

In the previous one, it is directly tied to the National Capital Region, which is a legally defined geography, but on the next part, though, because there is no name of a community put in there, no legally defined geography, and I just wondered if I could ask the officials to respond to this rather wandering question.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the reason for the wording of subclause 20(4) is that of course we do not have a specific place like the National Capital Region. I guess it is technically possible that you could say, I am saying you can reside within 1,300 miles of the region in Ottawa. However, all he can designate is distance, so I guess he just could say within 1,300 miles.

The reason for the amendments are just because in clause 11, we say they are entitled to travelling expenses outside of where they live and this is to define them, so I do not see that happening as a practical consideration. Clearly, the intent is that they will live within the region.

Mr. Thacker: I think, Mr. Chairman, given the amendment to clause 6 where the members have to be from a given region, it then puts on the chief executive officer within that region... the chairman has the power to designate the distance.

• 1220

Mr. Cochrane: I will propose a subamendment to this amendment, and then you can rule it and we will have a debate on it.

The Chairman: I am calling the amendment until I see a subamendment—

Mr. Cochrane: This is a subamendment.

The Chairman:—but before you even put anything, just as a matter of interest, in terms of our previous debate on clause 6, which we stood, is there any inference you can draw from this government amendment talking about the possibility of establishing regional offices in terms of the

[Translation]

Le président: Je le répète. je déclare irrecevables les motions de MM. Cochrane et Robichaud, qui sont déposées, à cause de cette différence fondamentale qui existe entre les termes «peut établir» et «établit». Un permet en fonction de la recommandation royale, l'autre donne un ordre, une orientation qui peut influencer sur l'initiative financière et causer des problèmes financiers au Conseil du Trésor.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je voudrais simplement demander qu'on interprète le nouveau paragraphe 20(4). Il stipule «résident dans la périphérie du bureau régional définie par le président». J'en comprends l'objet. Y a-t-il danger, étant donné le libellé, que, pour quelque raison que ce soit, le président puisse les autoriser à vivre à Ottawa, et à faire la navette vers Halifax, Edmonton, ou ailleurs?

Dans le paragraphe précédent, c'est lié directement à la région de la Capitale nationale, géographie définie juridiquement, tandis que dans le paragraphe suivant, cependant, on ne nomme pas de municipalité, aucune géographie définie juridiquement, et j'aimerais bien que les hauts fonctionnaires jettent un peu de lumière sur cette question de déplacement.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, la raison du libellé du paragraphe 20(4), c'est qu'évidemment, nous n'avons pas d'endroit précis comme la région de la Capitale nationale. Je suppose qu'il est techniquement possible de dire: vous pouvez résider dans un rayon de 1,300 milles d'Ottawa. Cependant, tout ce qu'on peut désigner, c'est la distance; par conséquent, on pourrait dire: dans un rayon de 1,300 milles.

On a apporté ces amendements à cause de l'article 11, qui dit que les membres ont droit à des frais de déplacement hors de leur lieu de résidence, et nous voulons les définir; par conséquent, je ne vois pas cela se produire sur le plan pratique. De toute évidence, on prévoit que les membres vivront dans la région.

M. Thacker: Monsieur le président, étant donné l'amendement prévu à l'article 6, qui prévoit que les membres doivent venir d'une région donnée, il appartient donc au président de cette région... le président a le pouvoir d'établir cette distance.

M. Cochrane: Je vais proposer un sous-amendement à cet amendement: vous pourrez l'interpréter, et nous en discuterons.

Le président: Je mets l'amendement en délibération jusqu'à ce que je voie un sous-amendement...

M. Cochrane: Vous avez là un sous-amendement.

Le président:... mais avant que vous ne proposiez quoi que ce soit, j'aimerais simplement savoir, à propos de la discussion que nous avons eue sur l'article 6, que nous avons réservé, si vous pouvez tirer une conclusion de la possibilité, évoquée dans cet amendement du

[Texte]

clause we stood which talked about regional representation?

Mr. Layton: Certainly, Mr. Chairman, this amendment in front of us assumes regional offices.

The Chairman: That is what I mean. To have a regional office, you have to have a region; it assumes regions. I just throw it out because it is a government amendment that obviously refers to regions. Therefore I come back to what we were talking about before, the concern of defining regions. There has to be some thought behind it.

Ms Bloodworth: I do not think you would have to define regions for purposes of this clause, because clearly a regional office in the context of this clause is any office outside of the National Capital Region.

The Chairman: That is a good answer. You can have an office up in Yellowknife, in effect.

Mr. Cochrane, I am prepared to put this motion. Are you now moving a subamendment?

Mr. Cochrane: I move that we amend the wording of the amendment so that the first line reads:

(2) The Agency shall establish regional offices in Atlantic and Western Canada. . .

This changes the original word "may" to "shall", and adds the words "in Atlantic and Western Canada" after the word "offices".

The Chairman: I rule it out of order.

Mr. Cochrane: I want to argue it with you.

The Chairman: What?

Mr. Cochrane: I gather you are ruling it out of order based upon an expenditure.

The Chairman: Yes.

Mr. Cochrane: In my proposal, I am contending that if you have a million dollars to establish your office then you should divide it up among your regions. I am against the concept of centralizing everything in Ottawa. These are administered in the regions. I am actually suggesting we save money by being more restrictive and limiting it to two regions as opposed to saying any number of regions.

If there is an overexpenditure in one area, I think I am recouping it by saying very clearly it is only two regions, not five or six or ten.

The Chairman: Mr. Cochrane, you do not have to belabour the point with the Chair. As previous votes have indicated, to the irritation of some of my colleagues, I am all for a designated definition of regional interests in a National Transportation Agency. However, it is clear from procedural interpretation in legislation that the word

[Traduction]

gouvernement, de mettre sur pied des bureaux régionaux et s'il existe un lien avec l'article que nous avons réservé, et où il était question de représentation régionale?

M. Layton: Certainement, monsieur le président: l'amendement dont nous sommes saisis suppose l'établissement de bureaux régionaux.

Le président: C'est ce que je pensais: quand on parle de bureaux régionaux, cela présuppose l'existence de régions. J'évoque simplement cette question parce que c'est un amendement du gouvernement qui, de toute évidence, se réfère aux régions, et c'est pourquoi je reviens à ce que nous disions tout à l'heure, à savoir la nécessité de définir les régions. C'est une question sur laquelle il faut mûrement réfléchir.

Mme Bloodworth: Vous n'avez pas à définir les régions aux fins de cet article, je pense, car il est évident que dans cet article, on entend par bureau régional tout bureau hors de la région de la capitale nationale.

Le président: C'est une bonne réponse. En fait, vous pourriez avoir un bureau à Yellowknife.

Monsieur Cochrane, je suis disposé à mettre cette question aux voix. Est-ce que vous proposez maintenant un sous-amendement?

M. Cochrane: Je propose de modifier le libellé de l'amendement de sorte que la première ligne sera comme suit:

(2) L'Office peut établir des bureaux régionaux dans la région de l'Atlantique et de l'Ouest. . .

Dans la version anglaise, on remplace ainsi le mot «*may*» par «*shall*», et on ajoute les mots «dans la région de l'Atlantique et de l'Ouest. . .» après le mot «bureaux».

Le président: Je déclare l'amendement irrecevable.

M. Cochrane: Je ne suis pas d'accord avec vous.

Le président: Vous dites?

M. Cochrane: Vous le déclarez irrecevable sans doute parce qu'il suppose des dépenses.

Le président: C'est exact.

M. Cochrane: Dans ma proposition, je soutiens que si vous avez 1 million de dollars pour établir votre office, vous devriez le diviser entre les régions. Je m'élève contre l'idée de tout centraliser à Ottawa. L'administration doit se faire dans les régions. Je propose, en fait, d'économiser de l'argent en étant plus stricts et en limitant cette possibilité à deux régions, au lieu de n'en pas préciser le nombre.

S'il y a dépassement de crédits, d'une part, je comprends cela en précisant qu'il ne s'agit que de deux régions, et non de cinq, six ou dix.

Le président: Monsieur Cochrane, vous enfoncez des portes ouvertes. Comme l'ont indiqué les votes précédents, à l'irritation de certains de mes collègues, je suis tout en faveur d'une définition des intérêts régionaux à l'intention de l'Office national des transports. Il ressort toutefois clairement de l'interprétation de la procédure dans la loi

[Text]

“shall” goes far beyond the original recommendation, which talked about regional matters. There is a difference between “may” and a requirement to do it.

Mr. Cochrane: I agree.

The Chairman: Therefore, I rule it out of order. I would love to be able to rule it in order, but I am confronted, because I think this is one thing the Speaker could very well jump on.

Mr. Cochrane: I do not suppose you would be inclined to vote in favour of the challenge on a challenge to the Chair?

The Chairman: Absolutely not. If there were a tie vote, I would obviously support myself.

Mr. Cochrane: I thought that.

The Chairman: I think the government is going quite far, in view of the discussion and listening to the evidence, to even say “may”, because it is not there in the present bill. We know there are regional offices they themselves decided, in their own wisdom, within their own parameter, within their own ambit, within their own financial constraints to set up. This is what the intent is here, to specify it with more specificity.

I ruled the subamendment out of order. I am prepared to call a motion on the amendment by Mr. Gray.

Mr. Ouellet: Mr. Robichaud wants to move an amendment. The amendment Mr. Robichaud wants to make is after the words “National Capital Act”, saying that one of these offices be in the Atlantic and the other in the western region of Canada. It is still “may”.

Mr. Cochrane: It is the same as the second part of my subamendment.

Mr. Ouellet: Indeed.

The Chairman: You said “shall”. You are out of order.

Mr. Cochrane: There were two parts.

The Chairman: But I ruled—

Mr. Cochrane: I can support it.

[Translation]

que le mot «peut» dépasse de beaucoup la recommandation originale, qui parlait de questions régionales. Il existe une différence entre une chose qui est exigée et l'emploi du mot «peut».

M. Cochrane: Je suis d'accord.

Le président: C'est pourquoi je déclare l'amendement irrecevable, à mon vif regret, mais j'y suis obligé, car cela risquerait fort de déplaire à l'Orateur.

M. Cochrane: Vous ne seriez pas disposé, je pense, à voter en faveur d'une contestation à la contestation du président?

Le président: Absolument pas. S'il y avait partage des voix, j'userais de ma voix prépondérante.

M. Cochrane: C'est bien ce que je pensais.

Le président: Compte tenu des discussions et des témoignages, le gouvernement va fort loin en disant simplement «peut», parce que cela ne figure pas dans la loi actuelle. Nous savons qu'il existe des bureaux régionaux établis par les régions elles-mêmes, en exerçant leur jugement, d'après leur propre paramètre, et dans leur propre sphère d'influence, avec leurs propres contraintes financières. C'est précisément l'intention, ici, d'insister là-dessus.

J'ai déclaré le sous-amendement irrecevable et je suis disposé à mettre aux voix une motion sur l'amendement de M. Gray.

M. Ouellet: M. Robichaud voudrait proposer un amendement qui viendrait après les mots «Loi sur la Capitale nationale», d'après lequel un de ces bureaux se trouverait dans l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada. On garderait «peut».

M. Cochrane: C'est exactement comme la seconde partie de mon sous-amendement.

M. Ouellet: En effet.

Le président: Vous avez dit en anglais «shall». Votre motion est irrecevable.

M. Cochrane: Il y avait deux parties.

Le président: Mais j'ai décidé...

M. Cochrane: Je peux le défendre.

• 1225

The Chairman: I think the subamendment is in order because it is tied to a permissive clause, that the agency may or may not, but if they do then obviously. . . Is it one or the other, or both? How does that wording go?

Mr. Benjamin: “One in the Atlantic region and one in the western region of Canada”.

The Chairman: If there is one outside on the “may”, then there has to be one west and east.

Le président: Je pense que le sous-amendement est recevable parce qu'il est lié à une proposition ouvrant une possibilité, à savoir que l'office peut ou ne peut pas, mais au cas où il peut, il est évident que. . . Est-ce l'un ou l'autre, ou les deux? Quel est au juste le libellé?

M. Benjamin: «Un dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada».

Le président: Si l'on invoque le «peut» pour établir un bureau en dehors, il doit y en avoir un à l'Ouest et un à l'Est.

[Texte]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I just wanted to get the exact wording as proposed.

The Chairman: I have a wording. The amendment by Mr. Gray, as amended, reads as follows:

The agency may establish regional offices outside of the National Capital Region described in the schedule to the National Capital Act, and one of the regional offices be in the Atlantic region and the other in the western region of Canada.

Mr. Layton: Mr. Chairman, it should read "in which case" one would be. . . You are still leaving it open.

The Chairman: I think "in which case" makes it better draftsmanship. We will then write that in. "In which case", which is still a permissive situation. . .

Mr. Thacker: Mr. Chairman, does this then restrict the agency to two regional offices—

Mr. Ouellet: No.

Mr. Thacker: —just on the wording of it? The wording might do that and I think we need to check it quite carefully. I know it is not the intention.

The Chairman: As I understand it, the amendment as amended would read as follows:

The agency may establish regional offices outside of the National Capital Region described in the schedule to the National Capital Act, in which case one of the regional offices be in the Atlantic region and one in the western region of Canada.

Mr. Angus: Yes, I think the officials expressed some concern that we may in fact be limiting ourselves to a maximum of two, and I would like to suggest that after the words "in which case" we insert "at least one".

Mr. Benjamin: No, that would then imply two of them in the Atlantic region or three in the Atlantic region.

The Chairman: We only have one subamendment at the moment we can deal with, so this shows you what the problem is. The intent is there, but the words may not be right.

Mr. Layton: [Inaudible—Editor] constraint on the agency, Mr. Chairman. Their budget may not allow them to go all the way, so I think we have gone as far as we need to in terms of the principles we are trying to establish. I like this one and one; the agency could go to a third outside the central region, but it may not have to.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If it goes to the third one outside, they must then establish one in the Atlantic and one in the western region, as well.

Mr. Layton: Yes.

[Traduction]

M. Thacker: Monsieur le président, j'aimerais connaître le libellé exact qui a été proposé.

Le président: Je peux vous en donner un. Voici le texte de l'amendement de M. Gray, tel qu'amendé:

L'Office peut établir des bureaux régionaux hors de la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la Loi sur la Capitale nationale, l'un de ces bureaux régionaux étant dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada.

M. Layton: Il faudrait dire, monsieur le président, «auquel cas» l'un serait. . . Vous laissez toujours encore planer le doute.

Le président: Je crois effectivement que le terme «auquel cas» est plus satisfaisant. Nous allons donc dire «auquel cas», ce qui laisse toujours encore la porte ouverte. . .

M. Thacker: Monsieur le président, est-ce que l'office est ainsi limité à deux bureaux régionaux. . .

M. Ouellet: Non.

M. Thacker: . . . avec ce libellé? Nous devrions examiner la question de près, car ce pourrait être le cas si nous employons ces termes, et je sais que ce n'est pas notre intention.

Le président: L'amendement, tel qu'amendé, serait donc le suivant:

L'Office peut établir des bureaux régionaux hors de la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la Loi sur la Capitale nationale, auquel cas l'un des bureaux régionaux sera dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada.

M. Angus: Oui, les gens du ministère ont évoqué la possibilité que nous nous limitions à un maximum de deux, et je propose d'insérer après les mots «auquel cas» les mots «un au moins».

M. Benjamin: Non, car cela signifierait alors deux dans la région de l'Atlantique, ou trois dans la région de l'Atlantique.

Le président: Nous ne pouvons en ce moment traiter que d'un seul sous-amendement, et vous voyez donc la difficulté. L'intention est claire, mais les mots risquent de la trahir.

M. Layton: [Inaudible—Éditeur] contrainte sur l'office, monsieur le président. Son budget ne lui permet peut-être pas de faire tout cela, et nous sommes donc allés aussi loin qu'il le faut quant aux principes que nous essayons de définir. C'est une bonne idée, à mon avis, de parler d'un bureau et d'un autre; l'office peut décider d'en établir un troisième hors de la région du centre, mais n'y est pas tenu.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si l'office décide d'en établir un troisième ailleurs, il doit donc également en établir un dans la région de l'Atlantique et un dans l'Ouest.

M. Layton: C'est exact.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): This means you go to three now.

The Chairman: Mr. Thacker, do you have some comment to make on this wording at the present time?

Mr. Ouellet: I did not give in the first place the words "in which case" and I think "in which case"... What did I give you?

Mr. Angus: You said "and that and that one". You are probably right to be concerned about "in which case".

Mr. Ouellet: I do not like "in which case".

The Chairman: Do you want to stand this one so the officials can just have a look at it? Will we come back to it?

Mr. Thacker: Is it the intention of the committee that the agency has the power to establish regional offices and if it chooses to do so, do you want it to have the flexibility to have only one office in Atlantic Canada or one office in the west, or are you saying if it decides to establish regional offices, it has to set up at least two simultaneously?

The Chairman: I think we have some problems with this wording.

Mr. Thacker: What about the north?

• 1230

Mr. Ouellet: It does not prevent what you are saying. The intent of Mr. Robichaud's amendment is to say the agency may establish regional offices outside of the National Capital Region. You said of which one—

The Chairman: Discriminate against regions.

Mr. Ouellet: —in the Atlantic region, and one in the western region of Canada.

Mr. Thacker: Surely, Mr. Chairman, is this not an honest case where you could rely on the agency to use some common sense.

The Chairman: I think so. You are tying them down too much.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I like the thing the way it is. Let us give the agency some credit for having some common sense. Obviously, one is going to be in the east and one is going to be in the west, but they may want to establish one in Manitoba and one in British Columbia.

The Chairman: In the north.

Mr. Taylor: Or they may want to establish one in Newfoundland and one in Nova Scotia. Why do we want to tie their hands? It gives them the authority here. Let us not try to run their business for them. Give them the authority to do it, and then let them. . .

The Chairman: It shows you the difficulty and the confusion you can get into with subamendments, albeit

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il peut donc aller jusqu'à trois.

Le président: Monsieur Thacker, avez-vous des observations à faire sur le libellé tel qu'il est proposé?

M. Ouellet: Je n'avais pas donné les mots «auquel cas», et je pense que ces mots. . . Quel est le texte que je vous ai donné?

M. Angus: Vous disiez «celui-ci et celui-là». Vous faites bien, je pense, de vous inquiéter de «auquel cas».

M. Ouellet: Je n'aime pas «auquel cas».

Le président: Est-ce que vous voulez réserver ce sous-amendement afin de donner le temps aux spécialistes du ministère de l'examiner? Nous pourrions y revenir plus tard.

M. Thacker: Le Comité veut-il donner à l'office le pouvoir d'établir des bureaux régionaux et, dans l'affirmative, l'office doit-il pouvoir n'établir qu'un seul bureau dans la région de l'Atlantique ou un seul bureau dans l'Ouest? Ou bien le Comité désire-t-il, si l'office décide d'établir des bureaux régionaux, qu'il en mette sur pied au moins deux à la fois?

Le président: Ce libellé nous cause des difficultés.

M. Thacker: Qu'en est-il du Nord?

M. Ouellet: Cela n'empêche pas ce que vous dites. L'amendement de M. Robichaud vise à donner à l'office la possibilité d'établir des bureaux régionaux hors de la région de la Capitale nationale. Vous dites: dont l'un. . .

Le président: Vous exercez une discrimination à l'égard des régions.

M. Ouellet: . . . dans la région de l'Atlantique, et l'autre dans l'Ouest du Canada.

M. Thacker: Est-ce que nous ne pourrions pas nous en remettre à l'office pour user de bon sens?

Le président: Je crois que oui. Nous lui imposons trop de contraintes.

M. Taylor: Monsieur le président, gardons le libellé actuel et faisons confiance à l'office, qui saura faire preuve de bon sens. De toute évidence, l'un de ces bureaux sera établi dans l'Est et l'autre dans l'Ouest, mais l'office voudra peut-être en établir un au Manitoba et un en Colombie-Britannique.

Le président: Dans le Nord.

M. Taylor: Ou bien ils voudront en établir un à Terre-Neuve et l'autre en Nouvelle-Écosse. Mais pourquoi lui tenir la bride haute? Nous leur donnons les pouvoirs sur ce point, et nous devrions leur donner une certaine latitude. Donnons-leur le pouvoir d'établir ces bureaux et laissons-les ensuite. . .

Le président: Voilà qui vous montre comment les sous-amendements, même proposés de bonne foi, risquent

[Texte]

sincerely put, and they do have implications which perhaps we have not all thought about. Mr. Taylor raises some good points, and I was going to—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, because it says “may establish regional offices”, it seems to me the subamendment is just saying that when that happens, one should be in the western region and one should be in the Atlantic region. It in no way inhibits the agency from putting up more if they want to have one in British Columbia and one in Saskatoon and one in Yellowknife. It is regional offices, plural, and the intent is to say these two—plus any others the commission may want.

The Chairman: But another problem in interpretation, and it may sound very plausible, and you always sound always plausible, Mr. Benjamin... but in terms of the western region, I do not know if the western region is going to be the same as the definition of region we need in clause 6, between a B.C. region, a prairie region or a western region. We do have some problems, I think.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps I may make a suggestion to allow us to go forward. We have already decided in one other clause—we took the vote—where there was some concern about whether the wording was in the right place. Why do we not take the vote on this one, and if it passes, then we stand the clause and we leave it to the officials to work out the details?

Mr. Benjamin: The proper wording. They know what our intent is.

Mr. Angus: Assuming it passes.

The Chairman: I do not think the intent is as clear here, because of the problems of wording, as it was in the earlier one of clause 6, quite frankly. That is the Chair's predicament. I understand the intent, and I share some sentiment with the intent, but I think we are starting... This is the third draft of Mr. Robichaud's amendment, which shows some of the difficulty in doing this thing.

Mr. Angus: That is only because you ruled the first one out of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I ruled the first one... no problem with that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, may I suggest that with the confusion and the boondoggle we have with Mr. Robichaud's amendment, which makes it very difficult, why do we not vote on his subamendment to my amendment and then if it is carried...?

The Chairman: Mr. Gray, obviously we have to vote on the subamendment first.

[Traduction]

d'embrouiller les choses, de créer des difficultés et d'avoir des conséquences que nous n'avons pas toutes prévues. M. Taylor soulève des arguments intéressants, et j'allais...

M. Benjamin: Monsieur le président, comme il est dit: «peut établir des bureaux régionaux», l'amendement semble simplement dire que dans ce cas, l'un devrait se trouver dans l'Ouest, et l'autre dans la région de l'Atlantique. Rien, dans ce libellé, n'empêche l'office, s'il le souhaite, d'en créer un autre en Colombie-Britannique, à Saskatoon et à Yellowknife. Ce sont des bureaux régionaux, et le terme est employé au pluriel, l'intention étant de préciser où se trouveront ces deux bureaux, tout en laissant la porte ouverte à tout autre bureau que l'office souhaiterait établir.

Le président: Vous semblez toujours avoir la logique pour vous, monsieur Benjamin, et tout ce que vous dites paraît plausible, mais il y a un autre problème d'interprétation... Je ne sais pas si l'Ouest correspondra à la définition de région que nous devons avoir pour l'article 6, et si l'Ouest répond à la définition de région donnée pour la Colombie-Britannique ou les Prairies. Les choses ne sont pas aussi simples qu'elles le paraissent.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de faire une proposition pour nous sortir de l'impasse. Nous avons déjà adopté une motion pour un autre article dont le libellé nous donnait des difficultés. Pourquoi ne pas mettre ce sous-amendement aux voix, et s'il est adopté, nous réservons l'article et demandons aux gens du ministère d'y mettre la dernière main?

M. Benjamin: De trouver le bon libellé, connaissant notre intention.

M. Angus: À supposer que le sous-amendement est adopté.

Le président: L'intention, à mes yeux, n'est pas aussi claire qu'elle l'était dans l'amendement à l'article 6, et ce, en raison des problèmes du libellé. C'est le dilemme devant lequel se trouve le président. Je comprend l'intention et j'y suis plutôt favorable, et je crois que nous commençons à... C'est la troisième fois que M. Robichaud remanie son amendement, ce qui démontre bien les difficultés que nous avons.

M. Angus: Mais c'est seulement parce que vous avez déclaré le premier amendement irrecevable, monsieur le président.

Le président: J'ai déclaré le premier... Cela ne fait pas de difficulté.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Puisque nous nous embêtons dans l'amendement de M. Robichaud, et que nous n'y voyons plus clair du tout, monsieur le président, pourrais-je proposer de voter sur son sous-amendement à mon amendement, et s'il est adopté...?

Le président: Monsieur Gray, il est évident que nous devons d'abord voter sur le sous-amendement.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Let us vote on the subamendment now and then vote on the amendment.

The Chairman: Well, do you know what the subamendment is?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I do not think anybody on the committee knows what it is, exactly.

Mr. Ouellet: The subamendment to the amendment presented by Mr. Gray is the following: add after the words "National Capital Act" the words "of which one is in the Atlantic region and one in the western region of Canada".

Mr. Thacker: The government cannot set enough unless it can set two. So unless it has enough money to—

The Chairman: I think the wording of that, Mr. Ouellet, is almost contradictory. You say they may set up these agencies, and then they are going to have to set up two, or none at all. I think the thing is fraught with peril.

An hon. member: Let us vote on it.

The Chairman: Mr. Ouellet has read it. Would you like to read it again? This is the subamendment to Mr. Gray's amendment.

Mr. Ouellet: The entire phrase is the following one:

The agency may establish regional offices outside the National Capital Region described in the schedule to the National Capital Act, of which one is in the Atlantic region and one in the western region of Canada.

• 1235

Mr. Layton: I would ask André to consider "shall be" because the word in English does not fit.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I am wondering if Mr. Ouellet would consider this wording to go before the committee for the will of the committee. I think perhaps it more correctly sets down what he wants to achieve. The words would be: "And if any regional offices are established, one shall be in Atlantic Canada and one in western Canada". This is just a grammatical restatement.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The problem is if the agency should decide to put an office in the Yukon or in northern Quebec, they must preclude—

Mr. Ouellet: No. They could do it also.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If they should decide first to put one in Yellowknife—

Mr. Ouellet: They cannot. They have put one in Atlantic Canada and one in western Canada—

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Votons donc maintenant sur le sous-amendement, puis sur l'amendement.

Le président: Est-ce que vous savez ce qu'est le sous-amendement?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je doute que qui que ce soit le sache au juste.

M. Ouellet: Le sous-amendement à l'amendement présenté par M. Gray est le suivant: Ajouter après les mots «Loi sur la Capitale nationale» les mots «dont l'un dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada».

M. Thacker: Le gouvernement doit donc au moins en établir deux, et s'il n'a donc pas suffisamment d'argent pour...

Le président: Je vois presque une contradiction dans ce libellé, monsieur Ouellet. Vous donnez à l'office la latitude d'établir ces bureaux et vous lui imposez ensuite d'en établir deux ou aucun. C'est une route pleine d'embûches.

Une voix: Mettons l'amendement aux voix.

Le président: M. Ouellet en a donné lecture. Voulez-vous le relire? C'est le sous-amendement à l'amendement de M. Gray.

M. Ouellet: Voici le texte entier:

L'Office peut établir des bureaux régionaux hors de la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la Loi sur la Capitale nationale, dont l'un dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada.

M. Layton: Je voudrais demander à André d'envisager l'emploi de *shall be*, parce que l'expression anglaise ne convient pas.

M. Thacker: Monsieur le président, est-ce que M. Ouellet envisagerait de demander au Comité ce qu'il pense de son libellé? Nous pourrions peut-être trouver une façon plus claire d'exprimer ce qu'il recherche. On pourrait ainsi mettre: «Dans le cas où des bureaux régionaux sont établis, l'un doit être situé dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada». Nous avons simplement apporté une correction à la phrase.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): La difficulté, c'est que si l'office décidait d'établir un bureau au Yukon ou dans le Nord du Québec, il devrait exclure...

M. Ouellet: Non, il pourrait également le faire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): S'il décidait d'abord d'en monter un à Yellowknife...

M. Ouellet: Il ne pourrait pas le faire, car il en a établi un dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest...

[Texte]

Mr. Taylor: Yellowknife is in western Canada.

Mr. Ouellet: They could put it wherever they wanted to.

Mr. Belsher: I will support that.

The Chairman: I have a subamendment to Mr. Gray's amendment. The full clause to be voted on with the subamendment is as follows:

The agency may establish regional offices outside the National Capital Region described in the schedule to the National Capital Act and if any regional offices are established, one shall be in Atlantic Canada and one in western Canada.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): May I have a point of clarification, Mr. Chairman? Is the Gaspé included as part of Canada?

Mr. Taylor: This is the problem.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How about Sept Îles? How about Quebec City?

Mr. Taylor: How about British Columbia?

M. Robichaud: Dans une entente qui a été signée pour la région de l'Atlantique, la Gaspésie et la Côte-Nord sont incluses.

Une voix: C'est une exception.

Mr. Benjamin: The officials think the wording they just gave you does not prevent the agency from establishing other regional offices anywhere in the country. Otherwise, they would not have suggesting that wording. They suggested this wording because it meets the intent and desire of the committee, but does not restrict the agency from having other regional offices. If it satisfied them, it satisfies me.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, when you say "and if", you are suggesting they may not even have to do it.

Mr. Benjamin: That is right. The first line says "may". It does not say "shall".

The Chairman: It is up to the agency.

Mr. Taylor: I do not know why you do not want to leave it the way it is. It gives them every chance to establish it where they want it.

Mr. Benjamin: That is what the subamendment does also.

The Chairman: I am calling the question on the subamendment.

Subamendment agreed to.

Amendment as amended agreed to.

Clause 20 as amended agreed to.

On clause 21—Bylaws

[Traduction]

M. Taylor: Yellowknife est dans l'Ouest du Canada.

M. Ouellet: L'office peut établir des bureaux où bon lui semble.

M. Belsher: Je suis d'accord sur ce point.

Le président: J'ai un sous-amendement à l'amendement de M. Gray. L'amendement avec le sous-amendement se présente comme suit:

L'Office peut établir des bureaux régionaux hors de la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la Loi sur la Capitale nationale, et si des bureaux régionaux sont établis, l'un doit se trouver dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest du Canada.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Est-ce que vous me permettez un éclaircissement, monsieur le président? La Gaspésie est-elle considérée comme partie du Canada?

M. Taylor: C'est là le problème.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Qu'en est-il de Sept-Îles? Et de Québec?

M. Taylor: Et de la Colombie-Britannique?

Mr. Robichaud: Gaspé and the North Shore are included in an agreement signed for the Atlantic region.

An hon. member: It is an exception.

M. Benjamin: Les gens du ministère pensent que le texte qu'ils viennent de vous proposer n'empêche pas l'office d'établir d'autres bureaux régionaux ailleurs au Canada, car ils n'auraient autrement pas proposé ce libellé. Ils pensent que ce texte répond à l'intention et à l'objectif du Comité, sans empêcher pour autant l'office d'établir d'autres bureaux régionaux. S'ils approuvent ce texte, je l'approuve également.

M. Taylor: Monsieur le président, quand vous dites «et si», vous semblez dire qu'ils n'y sont pas tenus.

M. Benjamin: C'est exact, car à la première ligne, vous dites, dans le texte anglais, *may*, et non *shall*, c'est-à-dire une possibilité à laquelle on n'est pas tenu.

Le président: C'est à l'office d'en décider.

M. Taylor: Je ne vois pas pourquoi on ne le laisserait pas tel quel, ce qui leur laisserait toute latitude d'établir un bureau là où ils le jugent bon.

M. Benjamin: C'est ce que fait également le sous-amendement.

Le président: Je mets le sous-amendement aux voix.

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement, tel qu'amendé, est adopté.

L'article 20, tel qu'amendé, est adopté.

Article 21—Règlements administratifs

[Text]

The Chairman: We have an amendment here by the government to clean up the one they made in clause 12. Would you explain this? This is mainly a corrective measure, is it not? Gordon, would you please read the amendment.

Mr. Taylor: It is moved that clause 21 of Bill C-18 be amended by striking out lines 15 to 17 on page 8 and substituting the following:

agency and the conduct of business at meetings of the agency.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, this is the other half of the amendment I referred to when I described the amendment in clause 12. It is clarifying the overlap which exists between clause 12 and clause 21.

• 1240

Clause 21 as amended agreed to.

On clause 23—*Policy directions*

M. Robichaud: Je propose qu'on modifie l'article 23 du projet de loi C-18 en ajoutant, à la suite de la ligne 23, page 9, ce qui suit:

(2) L'Office ne prononce l'abandon d'aucune ligne de chemin de fer au Canada avant le 1^{er} janvier 1990.

Je propose aussi que les autres dispositions soient ajustées en fonction de cet amendement.

Les chemins de fer nous ont dit que sur un tiers des lignes, on transportait 1 p. 100 des marchandises, que sur le deuxième tiers, on en transportait 9 p. 100, et que sur le dernier tiers, on en transportait 90 p. 100. Nous croyons qu'avec le projet de loi C-18, il va y avoir une ruée vers l'abandon de lignes de chemin de fer, ce qui va causer tout un remous et entraîner des situations comme celle qu'on a connue à Moncton, soit des mises à pied massives de travailleurs. On aimerait que l'Agence n'approuve aucun abandon avant 1990 pour nous donner un certain temps pour réagir à la nouvelle loi. Ainsi, il n'y aurait pas de mises à pied massives comme celle que nous avons eue dans la région de Moncton.

The Chairman: The Chair has some difficulty with this amendment on two grounds. One is that the amendment appears to extend the period of government subsidization of rail lines, perhaps thereby creating an additional financial charge. Also, by prohibiting any abandonment until January 1, 1990—that is any abandonment—then that certainly goes against part of the thrust of the bill, which is abandonment of lines and/or freedom for the railway to move. I just throw that out for members to think about.

Mr. Thacker: On a point of order, Mr. Chairman, with respect to the amendment applying to clause 23 at all—clause 23 is policy directions—I believe the amendment would be more appropriate, if at all, in the clause dealing with abandonment.

[Translation]

Le président: Nous avons ici un amendement du gouvernement qui vise à l'harmonisation avec l'article 12. Pourriez-vous nous expliquer cela? Il s'agit surtout d'une mesure de redressement, n'est-ce pas? Gordon, voulez-vous avoir l'obligeance de lire l'amendement?

M. Taylor: Il est proposé que l'article 21 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 14 et 15 page 8, de ce qui suit:

bres et régir la conduite de ces réunions.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, c'est l'autre moitié de l'amendement dont je parlais en décrivant l'amendement à l'article 12. C'est pour préciser le chevauchement qui existe entre l'article 12 et l'article 21.

L'article 21, tel qu'amendé, est adopté.

Article 23—*Directives générales*

Mr. Robichaud: I propose that section 23 of Bill C-18 be amended by adding after line 30, page 9, the following:

(2) The Agency will not decide on the abandonment of any railway branchline in Canada before January 1, 1990.

I also propose that the other provisions be adjusted accordingly.

The railway people told us that 1% of the good were shipped on one-third of the lines, 9% on a second third and 90% on the remaining lines. If the Bill C-18 is passed, there is going to be a rush to abandon lines and upheavals which will bring about situations like the one in Moncton, or massive lay-offs of workers. If the Agency were to abstain from approving any abandonment before 1990, it would give us some respite to adjust to the new legislation and there would not be any massive lay-off like the one we had in the Moncton area.

Le président: Le président voit deux objections à cet amendement, qui, d'une part, revient à prolonger la période de subventionnement par le gouvernement des sociétés ferroviaires, créant ainsi éventuellement une charge financière supplémentaire et, d'autre part, interdisant tout abandon de lignes avant le 1^{er} janvier 1990, ce qui va à l'encontre de l'orientation du projet de loi, à savoir l'abandon des lignes et la liberté de circulation des trains. Je sou mets simplement ceci à la réflexion des membres du Comité.

M. Thacker: J'invoque le Règlement, monsieur le président, pour faire remarquer que l'amendement qui est censé s'appliquer à l'article 23—intitulé: Directives générales—serait mieux placé, si on entend le présenter, dans l'article traitant de l'abandon des lignes.

[Texte]

The Chairman: I think you have a good point. I accept your point. We will stand this and move it later when we come to abandonment procedure.

Amendment allowed to stand.

The Chairman: The amendment to clause 23 has been stood and will be moved when we come to clause 159. I see no more amendments to clause 23, so I am calling clause 23.

Clause 23 agreed to.

The Chairman: Because of other clauses having been carried the other night, we go to clause 35.

• 1245

On clause 35—*Inquiry into complaint*

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-18 be amended in subclause 35(3) by adding immediately after the words “concerning safety” on line 15, the following words:

or transportation security.

Now, the purpose of that is because in too many minds and in too many activities security is treated separately from safety. I look on the word “safety” as covering everything, including security, but to make sure that there is no doubt about it, “safety or transportation security”.

Mr. Belsher: Is not the role of the agency, though, the security aspect of it? I realize what you are saying, that safety and security are interchangeable, but the agency's role, of which we are talking about here in the bill, is not dealing with security.

Mr. Benjamin: I am not thinking of the people who run us through the x-ray machines and so forth. I am thinking of security—for example, grade separations, right-of-way fences, security of railway switches. There are a number of things that have to do with security, which in turn effect safety. There are some things that need to be secure, aside from. . . I was not thinking only of the people who check us and our luggage at the airport. That is a security function that is carried on by the Department of Transport and the airlines.

Mr. Belsher: All of those functions that you just listed are a part of the agency, on the safety side. That forms a part of the safety aspect.

Mr. Benjamin: I am thinking particularly of things like security of a railway switch. We have had mishaps because some kids were able to throw a switch. I am thinking of security of right-of-way fences. We have had some very sad instances of children, livestock, whatever, getting on to a right-of-way in a residential area, and that is part of security, I think.

[Traduction]

Le président: Votre objection est tout à fait valable. Nous allons réserver cet amendement et le réexaminer plus tard, lorsque nous en arriverons à la procédure d'abandon.

L'amendement est réservé.

Le président: L'amendement à l'article 23 est réservé et sera de nouveau présenté lorsque nous en arriverons à l'article 159. Je ne vois pas d'amendements à l'article 23, que je mets donc aux voix.

L'article 23 est adopté.

Le président: Comme nous avons adopté plusieurs articles l'autre soir, nous pouvons maintenant passer à l'article 35.

Article 35—*Enquêtes sur les plaintes*

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose d'amender le projet de loi C-18 en ajoutant au paragraphe 35(3), à la ligne 14, après les mots «de sécurité» les mots suivants:

ou de sécurité des transports.

La raison en est que dans bien des esprits et dans un trop grand nombre d'activités, on dissocie la protection contre les risques de la sécurité. Pour moi, le mot «sécurité» recouvre tout, y compris la protection contre les risques, mais j'aimerais qu'il n'y ait aucune ambiguïté et je voudrais ainsi ajouter, pour préciser, «sur une question de sécurité ou de sécurité des transports».

M. Belsher: N'est-ce pas le rôle de l'office de se charger des questions de sécurité? Je comprends bien ce que vous voulez dire, à savoir que la protection contre les risques et la sécurité sont interchangeables, mais le rôle de l'office, dont nous parlons dans ce projet de loi, ne touche pas à la sécurité.

M. Benjamin: Je ne pense pas à ceux qui nous imposent des examens radiologiques et autres. Je pense à la sécurité, à l'étagement des voies, aux barrières des passages à niveau, à la sécurité des aiguillages. Un certain nombre de questions qui sont liées aux risques concernent à leur tour la sécurité. Il faut prendre des mesures de sécurité, et pas seulement en vérifiant nos bagages et en nous fouillant dans les aéroports. C'est là une fonction de sécurité qui est exécutée par le ministère des Transports et par les compagnies aériennes.

M. Belsher: Toutes les fonctions que vous venez d'énumérer relèvent d'un organisme de sécurité, constituent un volet de l'aspect sécurité.

M. Benjamin: Je pense en particulier à la sécurité de l'aiguillage des chemins de fer. Nous avons eu des accidents parce que des enfants avaient trouvé moyen d'actionner le changement de voie. Je pense également à la sécurité des barrières des passages à niveau, car nous avons eu de graves accidents où des enfants ou du bétail s'étaient engagés sur la voie dans un quartier d'habitation, et ceci fait partie de la sécurité, à mon avis.

[Text]

Mr. Belsher: Safety, though, does that.

The Chairman: Mr. Thacker, might there be a problem with this?

Mr. Thacker: Yes. There is a problem in the sense that it adds a dimension to the agency for which it has no power to enforce. With great respect, I think what Mr. Benjamin is saying is all covered, quite properly, under the safety part of it... or transportation security. We do not have the power in the agency to do anything about that.

Mr. Benjamin: The agency may order—I presume it will be able to—that in certain locations certain things shall be done to make that transportation facility... that it is secure, that things cannot be tampered with, or interfered with. Surely to goodness, the agency will have that authority.

Mr. Thacker: It is the word “security” that I do not understand, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: The agency has no power for enforcement of safety anyway. It has only the power to look into it and make rulings. The agency does not even have the power to enforce safety. That is passed on to somebody else.

Ms Bloodworth: Mr. Benjamin, the only safety jurisdiction the agency has is rail safety, and it certainly has power to enforce rail safety, and will continue to do so.

This clause is intended really as a procedural clause, because the first few subclauses say that the agency can do things only on complaint. It was clearly not intended that in the matters of rail safety they would have to wait for a complaint before they could do something. So the drafters came up with this clause that would allow them, on complaint, or on their own motion, when it comes to a matter of safety, to regulate. Obviously when it comes to air safety or truck safety, they will not be able to do anything under this clause anyway because they have no powers to do anything about those functions.

• 1250

The Chairman: Although it is not quite Mr. Benjamin's point, it clarifies the position of Mr. Deschênes and his concern when he appeared before us on Friday and suggested there might be a duplication in the function of the Civil Aviation Safety Board and this clause, because this clause applies only to rail.

Ms Bloodworth: Yes. The words at the end of the clause “under any act of Parliament that is administered in whole or in part by the agency” were intended to refer to the fact that where it has a power somewhere else to do something, then it has a power to inquire into here and to determine a matter, either on complaint or on its own motion, with regard to safety. As a matter of fact, the only safety jurisdiction it has is with regard to rail.

Amendment negated.

[Translation]

M. Belsher: Mais cela fait partie des mesures de protection.

Le président: Monsieur Thacker, est-ce que cela risque de nous causer des difficultés?

M. Thacker: Oui, dans le sens où nous élargissons la responsabilité de l'office sans pour autant lui donner les moyens d'application. En toute déférence, je crois que ce dont parle M. Benjamin est traité ailleurs, au chapitre de la sécurité... ou de la sécurité des transports. Nous n'avons pas le pouvoir, à l'office, d'intervenir sur ces questions.

M. Benjamin: L'office doit pouvoir ordonner—il le devrait tout au moins—que certaines mesures soient prises en certains endroits pour que cet équipement de transport... pour qu'il ne puisse arriver d'accident ni de sabotage et qu'on ne puisse toucher au matériel. Ce serait bien extraordinaire si l'office n'avait pas ce pouvoir.

M. Thacker: C'est le mot «sécurité» que je ne comprends pas, monsieur le président.

M. Benjamin: De toute façon, l'office n'a pas le pouvoir de faire appliquer la sécurité, et ne peut qu'examiner la question et rendre un jugement. L'office n'a pas même le pouvoir de veiller à l'application des mesures de sécurité, pouvoir qui est dévolu à un autre.

Mme Bloodworth: Monsieur Benjamin, l'office n'a de compétence que pour la sécurité des voies ferroviaires, mais il peut certainement veiller à l'application de ces règles de sécurité, et il continuera à le faire.

Cet article ne porte en réalité que sur la procédure, car il est dit, dans les premiers paragraphes, que l'office ne peut intervenir que sur plainte. Il n'était certainement pas question, pour ce qui touche à la sécurité des voies ferroviaires, d'attendre, pour intervenir, de recevoir une plainte. Le législateur a donc proposé cet article qui permettrait à l'office, sur plainte ou de sa propre initiative, de promulguer des règlements touchant aux questions de sécurité. Quand il s'agit de sécurité aérienne ou de sécurité du camionnage, il est évident que l'office ne peut intervenir, de toute façon, aux termes de cet article, car il n'a aucun pouvoir d'intervention sur ces questions.

Le président: Ce n'est pas tout à fait l'argument de M. Benjamin, mais cela permet de mieux comprendre M. Deschênes, qui a comparu vendredi devant nous et qui craignait qu'il n'y ait chevauchement entre les fonctions du Bureau canadien de la sécurité aérienne et cet article, car ce dernier ne s'applique qu'aux transports ferroviaires.

Mme Bloodworth: Oui, les mots à la fin du paragraphe, «lorsqu'elle relève d'une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie», visaient à montrer que si l'office a d'autres pouvoirs, il a également le pouvoir de décider d'une question, soit sur plainte, soit de sa propre initiative, qui touche à la sécurité. Mais sa compétence, en matière de sécurité, ne porte que sur les transports ferroviaires.

L'amendement est rejeté.

[Texte]

Mr. Ouellet: I move this amendment in response to the representations we have received from many groups who have appeared before us, particularly COPOH, the Ontario March of Dimes, BOOST and ARCH. These are all organizations very much concerned that appropriate standards will be applicable to the disabled. While I appreciate that the government might want to allow the agency to establish some regulations, I think these groups were asking for more than just regulations that will come at a later stage. They would like to be assured in the legislation that the agency indeed has a clear mandate to deal with the carriers on behalf of these disabled people.

Therefore I move that clause 35 of the bill be amended by adding thereto immediately following line 23 on page 13 the following:

(5)(a) The agency may on complaint or of its own motion inquire into, hear and determine whether a service or refusal to provide a service by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of persons, including those persons who are disabled.

(b) Where an accessibility standard concerning obstacles to the mobility of persons is established under any act of Parliament and the standard is administered by the agency, the standard shall determine whether an obstacle is undue or not.

(c) The agency may require a person to do or refrain from doing any act, matter or thing that the person is or may be required to do or is prohibited from doing under this section and in addition may order payment of compensation to the person or persons whose mobility was unduly restricted.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I want to assure members that this motion has not gone unnoticed and that the Minister himself has directed his attention to it and has consulted with officials broadly. I would ask if Mr. Miller would be able to give to the committee more of what has gone on in this context. Basically it is felt that this is an inappropriate bill to be achieving what Mr. Ouellet wants to achieve, and the Minister is pursuing other avenues. Mr. Miller can explain more.

Mr. James R. Miller (Director, Strategic Planning, Department of Transport): Mr. Chairman, when he appeared before the committee some days ago, the Minister said that he was quite prepared to ensure in this bill that the status quo powers of the CTC to regulate air fares and conditions of carriage would be continued in the new agency. He went beyond this to say that he was pursuing with his Cabinet colleagues avenues for ensuring that accessibility standards beyond this in the air mode and in other modes would be dealt with appropriately in transport legislation or new legislation such as it exists. That would be done through consultation with representatives of disabled persons. So there is an amendment in your package that will be coming up when we get to the air clause, the power to make regulations under clause 102. This will preserve the status-quo powers

[Traduction]

M. Ouellet: Je propose cet amendement en réponse aux doléances que nous avons entendues de nombreux groupes, en particulier de COPOH, de la *Ontario March of Dimes*, de BOOST et de ARCH. Ce sont toutes des organisations qui réclament l'application de normes appropriées pour les infirmes. Je comprends que le gouvernement veuille autoriser l'office à mettre en place certains règlements, mais ces groupes réclamaient davantage que de simples règlements qui interviendront par la suite. Ils voudraient que la loi leur garantisse que l'office a effectivement le pouvoir de traiter avec les transporteurs au nom de ces infirmes.

C'est pourquoi je propose qu'on modifie l'article 35 du projet de loi en ajoutant à la suite de la ligne 21, page 13, ce qui suit:

(5)a) L'Office peut, sur plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur la question de savoir si un service ou le refus d'un transporteur de fournir un service constitue un obstacle indu à la mobilité des personnes, y compris les personnes handicapées.

b) Lorsqu'une norme d'accessibilité concernant les obstacles à la mobilité des personnes est établie par une loi du Parlement, et que l'Office est chargé de son application, c'est la norme qui détermine si un obstacle est ou non un obstacle indu.

c) L'Office peut exiger qu'une personne fasse ou s'abstienne de faire quelque chose que cette personne est ou peut être requise de faire ou se voit interdit de faire en vertu du présent article; il peut, en outre, ordonner le paiement d'une indemnité à la personne ou aux personnes dont la mobilité a été indûment restreinte.

M. Thacker: Monsieur le président, je voudrais assurer les membres que cette motion n'est pas passée inaperçue et que le ministre lui-même s'est penché sur cette question et s'en est entretenu avec ses collaborateurs. Je voudrais demander si M. Miller pourrait nous parler plus longuement de ce qui s'est dit sur cette question. D'une façon générale, ce projet de loi ne semble pas se prêter à la réalisation de l'objectif de M. Ouellet, et le ministre songe à d'autres moyens à cet effet, mais M. Miller peut vous en dire davantage sur ce point.

M. James R. Miller (directeur, Planification stratégique, ministère des Transports): Monsieur le président, le ministre, quand il a comparu il y a quelques jours devant le Comité, a déclaré qu'il était tout à fait disposé à assurer, par ce projet de loi, que les pouvoirs actuels de la CCT de réglementation des tarifs aériens et conditions de transport soient transférés au nouvel office. Il a également dit qu'en collaboration avec ses collègues du Cabinet, il recherchait les moyens d'assurer que la nouvelle loi maintienne de façon satisfaisante les normes d'accès dans les transports aériens, ainsi que dans les autres modes de transport. On y arrivera dans le cadre de consultations avec les représentants de groupes de personnes handicapées. Un amendement sera donc proposé lorsque nous étudierons la disposition sur le transport aérien, l'article 102, qui autorise l'office à adopter des règlements. Cet

[Text]

of the CTC, which are affected by Bill C-18 as it is currently drafted.

[Translation]

amendement permettra de protéger les pouvoirs dont jouit actuellement la CCT, ce qui n'est pas le cas dans la version actuelle du projet de loi C-18.

• 1255

Mr. Benjamin: What about the other modes, rail and bus?

M. Benjamin: Et les autres moyens de transport, comme le transport ferroviaire et le transport par autocar?

Mr. Miller: The bus is regulated by the provinces, and nothing in Bill C-18 affects the ability to regulate bus fares and conditions of carriage by the provinces. Secondly, with respect to the rail mode, the powers to regulate fares and conditions of carriage for passenger service are in the Railway Act. They will remain there; they are not affected by Bill C-18.

M. Miller: Ce sont les provinces qui sont responsables du transport par autocar; les dispositions du projet de loi C-18 ne changent aucunement l'habilité des provinces à légiférer à l'égard des prix et des modalités du transport par autocar. De plus, en ce qui a trait au transport ferroviaire, la Loi sur les chemins de fer comporte des dispositions visant le pouvoir d'adopter des règlements régissant les prix et les modalités du transport des voyageurs. Ces dispositions ne changeront pas, car elles ne sont pas visées par le projet de loi C-18.

Mr. Benjamin: But is there a sufficient item in the Railway Act that will cover the matter of the disabled? That is a pretty old act.

M. Benjamin: Les dispositions de la Loi sur les chemins de fer suffisent-elles à assurer des services aux personnes handicapées? Après tout, ce n'est pas une loi très récente.

Mr. Miller: I will let Mrs. Bloodworth speak to the precedence that may exist for use of that power.

M. Miller: Je demanderais à M^{me} Bloodworth de vous parler des précédents qui existent en ce qui a trait à l'utilisation de ces pouvoirs.

Ms Bloodworth: There has been a case under the Railway Act, the Clariss Kelly case. It took place under section 280 of the Railway Act, which deals with passengers. This dealt with her ability to travel without an attendant. So those powers are not being affected by this bill at all. The only ones affected without amendment are the air powers.

Mme Bloodworth: On a déjà interjeté appel de l'application des dispositions de la Loi sur les chemins de fer; il s'agit de l'affaire Clariss Kelly. Dans cette affaire, on s'est servi de l'article 280 de la loi, qui porte sur les services offerts aux voyageurs. Toute cette affaire portait sur la capacité de M^{me} Kelly de voyager sans être accompagnée. Le projet de loi que nous étudions ne change absolument rien à ces pouvoirs. De fait, les seuls pouvoirs qui seraient touchés, s'il n'y avait pas d'amendement, seraient ceux du secteur du transport aérien.

Mr. Benjamin: Does the Railway Act provide that they can move on the Railway Act for both the facilities for a disabled person and the fares? They could say someone has to pay double the first-class fare because he is disabled and requires extra facility. The two groups that appeared before us did not seem to think that what was in the Railway Act was sufficient. If they are going to have to go into litigation all the damn time under the Railway Act, that is no good.

M. Benjamin: La Loi sur les chemins de fer stipule-t-elle qu'ils peuvent prendre des décisions à l'égard des installations et des prix offerts aux personnes handicapées? Ils pourraient dire qu'une personne doit payer le double du tarif de première classe simplement parce qu'elle est handicapée et qu'elle a besoin de plus de services ou d'espace. Les deux groupes qui se sont adressés à nous semblaient croire que les dispositions de la Loi sur les chemins de fer ne suffisaient pas. Il ne faut tout de même pas qu'ils soient tenus de s'adresser aux tribunaux chaque fois qu'il y a un problème du genre.

Mr. Taylor: I think the disabled groups that appeared before us wanted these things done by regulation rather than by statute.

M. Taylor: Je crois que les groupes d'handicapés qui ont témoigné devant notre Comité ont indiqué qu'ils préféreraient un règlement à une disposition de la loi.

Mr. Ouellet: You have this book that has been supplied to you by our researcher. COPOH made this submission. In fact the wording I submit to you as amending section 35 is word for word what these groups are asking for. I believe that while it is said that the Minister hopes that the new agency will establish regulations to deal with it, it does not have the same strength to incorporate it in this legislation and put it in the National Transportation Act. I think these groups want to give the agency a clear

M. Ouellet: Notre documentaliste vous a remis un ouvrage. La Coalition des organisations provinciales des handicapés vous a fait connaître son opinion. De fait, l'amendement que je propose à l'article 35 représente textuellement ce que ces groupes ont demandé. On nous a dit que le ministre espérait que le nouvel office adoptera des règlements permettant d'assurer des services aux personnes handicapées; je crois cependant que ce désir n'a pas tout à fait le même impact qu'une disposition en ce

[Texte]

mandate. With this wording, they will have the mandate and they will be able to operate. Otherwise they might make pious wishes, but they will have no authority.

The Chairman: COPOH wanted two things; and one was the transfer without diminution of all the edicts and orders and regulations of the existing CTC to the new agency.

• 1300

If this had contained the second thing they wanted, which I had discussed with the staff knowing that there were amendments, I was going to suggest that it was out of order. However, this second part, which would have the new agency set up the standards and prescribe all the elements for all the modes, was not there. In the opinion of the Chair, this only contains the purport of the first part of what COPOH wanted.

Mr. Miller: In response to Mr. Benjamin's question, we have said that the powers the CTC presently has under the Railway Act will not be affected by Bill C-18. They will be continued into the new agency with respect to decisions already made and the potential to make further decisions. There is a second question as to whether the powers are adequate.

Mr. Ouellet: Could you show me where this is in the act? The CTC disappears because there is a new agency.

Ms Bloodworth: It is in section 280 of the Railway Act. Everywhere it has said "commission" in the Railway Act will read "agency." That is a consequential amendment.

Mr. Mulder: All the provisions of rail passenger services currently in the Railway Act will remain with the new agency. We are also ensuring that when we deal with other parts of this act, all their powers with respect to air fares for the handicapped are going to be put back in. So the CTC will continue to have whatever powers it has had on rail passenger services and air fares for the handicapped.

This amendment also prescribes other standard-making procedures. It would seem to me that we are having difficulties with it because it is not the intent, or at least it had not been the intent, of this legislation to have the agency get into new areas with respect to the handicapped. Secondly, it raises a question of money because if you start regulating standards, aside from rail passenger service and air service, you get involved in standards for bus services, terminals, airports and so on.

[Traduction]

sens de la Loi nationale sur les transports. Je crois que ces groupes veulent que l'on confie à l'office un mandat bien précis. Le libellé que je propose accordera à l'office ce mandat et lui permettra de prendre les mesures qui s'imposent. Même si les membres de l'office avaient des espoirs légitimes, ils n'auraient pas, sans cet amendement, les pouvoirs nécessaires.

Le président: La coalition voulait deux grandes choses; premièrement, le transfert intégral de toutes les décisions et ordonnances et de tous les règlements de la CCT au nouvel office.

Si votre amendement avait porté sur la deuxième chose qu'ils demandaient—et j'en avais discuté avec le personnel du Comité, puisque je savais que des amendements seraient proposés—j'aurais décidé que votre amendement était irrecevable. Toutefois, leur deuxième désir, qui était que le nouvel office adopte des normes et impose des critères pour tous les modes de transport, ne figure pas dans votre amendement. À mon avis, votre amendement ne porte que sur la première des deux choses que voulait la coalition.

M. Miller: J'aimerais répondre à la question de M. Benjamin; nous avons dit que le projet de loi C-18 ne changera absolument rien aux pouvoirs dont jouit actuellement la CCT aux termes de la Loi sur les chemins de fer. Ces pouvoirs seront transférés au nouvel office; les décisions rendues seront maintenues, et l'office pourra rendre d'autres décisions. On peut cependant se demander si les pouvoirs accordés sont adéquats.

M. Ouellet: Pouvez-vous me dire où tout cela se trouve dans la loi? La CCT disparaîtra parce qu'on crée un nouvel office.

Mme Bloodworth: Tout cela est prévu à l'article 280 de la Loi sur les chemins de fer. Partout où elle figure dans la Loi sur les chemins de fer, l'expression «commission» sera remplacée par «office». Il s'agit d'une modification corrélative.

M. Mulder: Le nouvel office sera chargé de l'application de toutes les dispositions de la Loi sur les chemins de fer visant les services ferroviaires offerts aux voyageurs. D'autres dispositions qui figurent dans les autres parties de la loi permettent d'assurer que le pouvoir de légiférer à l'égard des tarifs de transport aérien des personnes handicapées sera maintenu. Ainsi, la CCT conservera ses pouvoirs en ce qui a trait aux services ferroviaires des voyageurs et aux tarifs de transport aérien pour les personnes handicapées.

Cet amendement vise également l'établissement de normes. Nous éprouvons certains problèmes à cet égard simplement parce que ce projet de loi n'a pas, ou tout au moins n'avait pas, pour objectif d'autoriser l'office à prendre des décisions à l'égard d'autres questions qui touchent les personnes handicapées. De plus, il ne faut pas oublier l'aspect financier, parce que si vous imposez des normes, vous devrez, en plus du service ferroviaire pour les voyageurs et du service aérien, vous pencher sur les

[Text]

Mr. Benjamin: Why not?

Mr. Mulder: The government is not opposed to that, but it does not think it should be done through this act. Therefore, we are preparing at the Minister's instruction a memorandum to Cabinet which asks it to deal with this right now in the NTA through the provisions for air services and all that. In addition, we will ask Cabinet to get permission to draft or consider new legislation which will put this all in place in the proper way.

The Chairman: Mr. Belsher, that is why I think it is the most appropriate time to bring this to a conclusion until the Minister appears at 3.30 p.m., when he can give direct evidence on his comments on this amendment and/or the whole question of the disabled.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I felt that the most important thing COPOH wanted was to preserve what they had already achieved through the CTC in their various hearings. At the same time, they also told us that they were giving input into the new regulations they were working on and they did not even have their part of it completed as yet, so they could not come forward with it. We have to do something that can be brought forward at the same time through another avenue and not through this bill.

Mr. Ouellet: In COPOH's brief, it stated that to overcome shortcomings within the bill COPOH urged that an amendment on clause 35 be made to Bill C-18. They gave us this amendment, which I introduced word for word.

The Chairman: The amendment is in order and it is before us. We are going to adjourn until 3.30 p.m. when the Minister comes before us.

AFTERNOON SITTING

• 1535

The Chairman: Colleagues, I certainly see more than a quorum.

Mr. Thacker, do you know when the Minister is going to be appearing?

Mr. Thacker: He is on his way, Mr. Chairman, or about to leave.

The Chairman: We are on clause 35 and the amendment of Mr. Ouellet on the disabled. We had some discussion, and there may be more discussion. I was hoping the Minister might give us some of his views, perhaps even on this clause. The Minister is coming this afternoon, of course, because of Bills C-18 and C-19.

[Translation]

services par autocar, les terminus, les aéroports, et des choses du genre.

M. Benjamin: Et pourquoi pas?

M. Mulder: Le gouvernement ne s'oppose pas à ce principe, mais il ne croit pas qu'on devrait chercher à y arriver par l'entremise de cette loi. Ainsi, à la demande du ministre, nous préparons un mémoire destiné au Cabinet l'enjoignant de s'attaquer à ce problème dès maintenant en utilisant les dispositions de la Loi nationale sur les transports qui portent sur les services aériens et d'autres services. De plus, nous demanderons au Cabinet d'autoriser la rédaction d'une nouvelle loi qui nous permettrait de prendre les mesures appropriées à cet égard.

Le président: Monsieur Belsher, c'est pourquoi je pense que le moment est venu de lever la séance jusqu'à cet après-midi; en effet, à 15h30, le ministre sera des nôtres et il pourra nous en dire un peu plus long sur cet amendement ou sur toute la question du transport des personnes handicapées.

M. Belsher: Monsieur le président, je suis d'avis que le plus cher désir de la coalition est de maintenir ce qu'elle a déjà obtenu de la CCT lors de ces audiences. Ses représentants nous ont également dit qu'ils rédigeaient actuellement une ébauche de règlement, mais que, puisqu'ils n'avaient pas encore terminé ce travail, ils ne pouvaient pas nous en parler. Nous devons proposer des mesures visant le transport des personnes handicapées; ces mesures ne figureraient pas dans le projet de loi, mais l'accompagneraient.

M. Ouellet: Dans son mémoire, la coalition propose l'amendement de l'article 35 du projet de loi C-18 afin de compenser certaines des lacunes de cette mesure législative. La coalition nous a proposé un amendement dont j'ai déposé le texte intégral.

Le président: Nous levons maintenant la séance jusqu'à 15h30. Nous accueillerons alors le ministre.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, nous avons largement le quorum.

Monsieur Thacker, savez-vous quand le ministre doit arriver?

M. Thacker: Il est en chemin, monsieur le président, ou il s'apprête à quitter son bureau.

Le président: Nous en sommes à l'article 35 et à la l'amendement de M. Ouellet à propos des personnes handicapées. Il y a déjà eu discussion à ce sujet, et elle va peut-être reprendre. J'espérais que le ministre pourrait nous donner son point de vue, peut-être même sur cet article-là. Le ministre doit venir cet après-midi, bien entendu, pour nous parler des projets de loi C-18 et C-19.

[Texte]

Mr. Thacker: Maybe we could move on, Mr. Chairman, to some of the government amendments we have agreed to put through.

The Chairman: Let us stand clause 35 for the moment until the Minister comes and move on to clause 36.

Clause 35 allowed to stand.

On clause 36—*Agency powers in general*

Mr. Taylor: I move that clause 36 of Bill C-18 be amended by striking out line 42 on page 13 and substituting the following:

interests of shippers or carriers in Canada to appear and

So it would then read "or any body representing the interests of shippers or carriers in Canada". We are adding the words "or carriers".

The Chairman: Mr. Ouellet has one, too, on the same—

Mr. Thacker: Mr. Chairman, on that point, if the committee were predisposed to accepting a subamendment from Mr. Ouellet adding "or passengers", the Minister has no problem with that at all.

Mr. Benjamin: Shippers, carriers, or passengers.

The Chairman: Is that what you mean? So that takes care of both of them. Is that agreeable?

Mr. Ouellet: This is an amendment I move in reference to a representation made by the Government of Alberta when they were before the committee. I think it is probably a mistake that the word "passengers" has been forgotten. If Mr. Taylor is in agreement, I will amend his amendment to include shippers, carriers, or passengers.

The Chairman: The subamendment of Mr. Ouellet is to amend the amendment of Mr. Taylor to read:

interests of shippers, carriers, or passengers in Canada

Mr. Benjamin: The subamendment inserts the words "or passengers".

The Chairman: Yes.

Subamendment agreed to.

Amendment as amended agreed to.

Clause 36 as amended agreed to.

On clause 38—*Appointment of receiver not to bar jurisdiction*

Mr. Taylor: I move that clause 38 be amended by striking out lines 35 and 36 on page 14 and substituting the following:

under mortgage or any other cause, a transportation undertaking or portion thereof is oper-

[Traduction]

M. Thacker: Monsieur le président, nous pourrions peut-être passer à quelques-uns des amendements de la majorité qu'il a été convenu de faire adopter.

Le président: Mettons donc l'article 35 en suspens pour le moment, jusqu'à l'arrivée du ministre, et passons à l'article 36.

L'article 35 est reporté.

Article 36—*Pouvoirs généraux*

M. Taylor: Je propose que l'article 36 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 37, page 13, de ce qui suit:

représentant les intérêts des expéditeurs et des transporteurs.

L'article se lirait donc ainsi «ou associations représentant les intérêts des expéditeurs au Canada». Nous ajoutons «et des transporteurs».

Le président: M. Ouellet a également un amendement à proposer au même. . .

M. Thacker: Monsieur le président, si le Comité voulait bien accepter un sous-amendement de M. Ouellet visant à ajouter les mots «et des voyageurs», le ministre n'y voit aucun problème.

M. Benjamin: Des expéditeurs, des transporteurs et des voyageurs.

Le président: Est-ce bien là ce que vous voulez dire? Bon, cela règle les deux en même temps. Êtes-vous d'accord?

M. Ouellet: Je propose cet amendement pour donner suite à la demande que nous a présentée le gouvernement de l'Alberta lorsqu'il a comparu devant le Comité. C'est probablement par erreur qu'on a omis le mot «voyageurs». Si M. Taylor le permet, je propose d'amender son amendement pour inclure les expéditeurs, les transporteurs et les voyageurs.

Le président: Le sous-amendement de M. Ouellet à l'amendement de M. Taylor se lit comme suit:

les intérêts des expéditeurs, des transporteurs et des passagers au Canada.

M. Benjamin: Le sous-amendement vise à ajouter les mots «et des voyageurs».

Le président: Oui.

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement tel que modifié est adopté.

L'article 36 tel qu'amendé est adopté.

Article 38—*Nomination des receveurs*

M. Taylor: Je propose que l'article 38 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 35, page 14 de ce qui suit:

insolvabilité ou vente hypothécaire, une entreprise de

[Text]

It will then read:

Wherever by reason of insolvency, sale under mortgage or any other cause, a transportation undertaking or portion thereof is operated, managed or held otherwise. . .

The Chairman: The Minister is here, but let us just conclude this. You have heard the motion, is there any discussion?

• 1540

Mr. Benjamin: I would like an explanation from the officials on this matter. I think this might also have to do with successor rights as to how subclause 38(2). . . what it means to the people who are owed bills and the people who are owed severance pay or unpaid wages, salaries, overtime; whatever. Does it mean anything at all for them? I do not think there is anything in this bill. If there are provisions in the Railway Act, I would like to know about them. If not, then should we not also contain provisions of the Canada Labour Code?

The Chairman: Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, first of all, the amendment itself is really a grammatical one. . . just because one operates a transportation undertaking rather than a mode of transportation.

About Mr. Benjamin's question, this clause is just designed to ensure that the fact that a transportation undertaking is being managed and operated by a receiver or by a trustee in bankruptcy who is not a carrier. . . this ensures they still have to obey all the agency's orders. So it does not include anything that is not already there. It just says if they are in bankruptcy or receivership, they still have to follow the same law as a carrier does.

Mr. Benjamin: Would this also apply in a case of a merger or take-over?

Mrs. Bloodworth: Not these particular clauses. If you have a merger or take-over, they would be a carrier; the operating entity would be a carrier, under the bill.

Mr. Benjamin: You are saying, then, that another part of the bill would be a more appropriate place to look after the matter of successor rights; those who have claims upon any issuing of licences or certificates for a transportation undertaking.

Ms Bloodworth: This clause per se would have no effect on successor rights at all.

Mr. Benjamin: In any way, shape, or form. So it is more appropriate in some other part of the bill.

The Chairman: This is a grammatical amendment, I guess, to clean up the clause.

[Translation]

L'article se présente donc ainsi:

L'Office peut, par arrêté, adapter les dispositions de la présente loi et de la Loi sur les chemins de fer si, notamment un pour insolvabilité ou vente hypothécaire, un mode de transport échappe, en tout ou en partie, à la gestion, à l'exploitation ou à la possession du transporteur en cause.

Le président: Le ministre est arrivé, mais réglons cet amendement. Vous avez entendu la motion, y a-t-il des commentaires?

M. Benjamin: J'aimerais que les fonctionnaires nous l'expliquent. Je crois que cela a peut-être aussi un rapport avec les droits des successeurs quant à l'application du paragraphe 38(2). . . de ce que cela veut dire pour les créanciers et les employés à qui l'on doit une indemnité de cessation d'emploi, des salaires, du temps supplémentaire ou autres. Cela les touche-t-il? Je ne crois pas qu'il y ait des dispositions à cet effet dans le projet de loi. S'il y en a dans la Loi sur les chemins de fer, j'aimerais les connaître. Sinon, ne devrait-il pas y avoir des dispositions dans le Code du travail?

Le président: Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, tout d'abord, cet amendement est en fait un amendement d'ordre grammatical. . . parce que l'on vise les exploitants d'une entreprise de transport, plutôt que simplement d'un mode de transport.

En ce qui concerne la question de M. Benjamin, le but de cet article est simplement de veiller à ce que l'entreprise de transport soit gérée et exploitée par un receveur, ou un syndic de faillite, qui n'est pas lui-même un transporteur. . . ceci pour garantir qu'il soit tenu d'obéir tous les arrêtés de l'office. Cela n'ajoute donc rien. On dit simplement qu'en cas de faillite, ou si un receveur a été nommé, l'entreprise doit continuer de se soumettre aux mêmes lois que tout autre transporteur.

M. Benjamin: Cela vaut-il également en cas de fusionnement ou de prise de contrôle?

Mme Bloodworth: Pas ces articles-ci. En cas de fusionnement ou de prise de contrôle, cela devient un transporteur; l'exploitant serait un transporteur, aux fins de la loi.

M. Benjamin: Vous voulez donc dire qu'il vaudrait mieux placer ailleurs dans le projet de loi les dispositions protégeant les droits des successeurs; de ceux qui ont des droits sur la délivrance des licences ou des certificats à une entreprise de transport.

Mme Bloodworth: Cet article ne concerne en rien les droits des successeurs.

M. Benjamin: En aucune façon. Il serait donc préférable d'en traiter dans une autre partie du projet de loi.

Le président: Ceci est donc un amendement grammatical, qui fait le ménage.

[Texte]

Mr. Benjamin: You guys really have to clean up your act.

Amendment agreed to.

Clause 38 as amended agreed to.

On clause 35—*Inquiry into complaint*

The Chairman: Mr. Minister, you are here, and you came back, as you said you would, for Bills C-18 and C-19. An amendment to clause 35 has been moved by Mr. Ouellet, who has in effect, as members know, basically incorporated what the COPOH group wants for the disabled. I would like to know, just as a first general question to you on the bill, what your position or reaction is to this clause and the COPOH brief. The COPOH people wanted a transition feature, so all the orders and directions of the CTC would make sure they had the same impact and the same weight in the new agency. That was one aspect of it. The other aspect was a suggestion that the new agency get involved in setting standards for the disabled.

Hon. John Carnell Crosbie (Minister of Transport): Mr. Chairman, you want me to deal with the question of the disabled?

The Chairman: Yes.

• 1545

Mr. Crosbie: As you know, we have tabled an amendment to ensure that the new agency will have the same powers as the CTC now has with respect to the rules and regulations that are now in effect with respect to the disabled, and I have given a commitment that we will go to government for approval for special legislation to deal with accessibility standards across all the modes, either by way of amendment to present transportation legislation or by way of a new act as soon as possible.

I do not think that the new NTA is the agency to do this. It is an economic, regulatory agency. It will not have the personnel, it will not have the experience and it will not have the capability to determine what the accessibility standards should be and what should be put into effect, which are by and large technical matters. The persons who the present CTC have doing that, their functions are going to be moved to the Department of Transport, so probably it is in the Department of Transport that this would need to be done. So, Mr. Chairman, I would appreciate your permitting us to do that so that this legislation can go where it should be, which is not in this present bill, but in legislation that will deal specifically with the disabled and who is to have regulatory power and where it is to go. But it does not fit into this legislation you are dealing with now.

The Chairman: We will throw it open then. Mr. Ouellet and Mr. Benjamin.

Mr. Ouellet: I have a series of questions to ask the Minister, frankly. I am more or less forced to deal with this item that is brought up, Mr. Chairman. The Minister says that this legislation should not deal with the disabled.

[Traduction]

M. Benjamin: Vous avez vraiment besoin de faire le ménage.

L'amendement est adopté.

L'article 38 tel qu'amendé est adopté.

Article 35—*Enquêtes sur les plaintes*

Le président: Monsieur le ministre, vous êtes revenu, comme vous l'aviez promis, pour l'étude des projets de loi C-18 et C-19. M. Ouellet a proposé un amendement à l'article 35 qui a pour objet, comme le savent les députés, d'intégrer les demandes de COPOH pour les personnes handicapées. Pour commencer, et de façon générale, ce que vous pensez de cet article et du mémoire de COPOH. Les représentants de COPOH demandaient que l'on prenne des mesures pour assurer la transition, afin que tous les arrêtés et directives du CCT restent en vigueur au nouvel Office. C'était un aspect. Ils ont également suggéré que le nouvel office établisse des normes pour les personnes handicapées.

L'honorable John Carnell Crosbie (ministre des Transports): Monsieur le président, vous voulez que nous parlions des personnes handicapées?

Le président: Oui.

M. Crosbie: Comme vous le savez, nous avons déposé un amendement pour donner au nouvel Office les mêmes pouvoirs que ceux qu'a actuellement la CCT en matière de réglementation pour les personnes handicapées et je me suis engagé à demander au gouvernement d'adapter une loi portant sur les normes d'accès dans tous les modes de transport, soit par voie d'amendements à la Loi actuelle sur les transports, soit par l'adoption d'une nouvelle loi, le plus tôt possible.

Je ne pense pas que le nouvel ONT soit l'organisme approprié. C'est un organisme de réglementation économique. Il n'aura pas le personnel, les compétences et les capacités nécessaires pour décider des normes d'accès et des mesures à prendre, qui demandent des décisions d'un ordre technique. Les personnes qui s'occupent actuellement de ces questions à CCT seront transférées au ministère des Transports et c'est donc probablement celui-ci qui prendra en charge cette responsabilité. Monsieur le président, je vous serais donc gré de nous permettre d'apporter ces amendements là où il faut les apporter, et ce n'est pas ici, mais dans le cadre d'une loi concernant directement les personnes handicapées, et dans un organisme qui a des pouvoirs de réglementation. Mais ces mesures n'ont pas leur place dans la loi dont vous traitez ici.

Le président: Je vais donc ouvrir la discussion. M. Ouellet, puis M. Benjamin.

M. Ouellet: J'ai plusieurs questions à poser au ministre. Je me vois plus ou moins obligé de parler de cette question qui a été abordée, monsieur le président. Le ministre dit que cette loi ne devrait pas traiter des personnes handicapées.

[Text]

Mr. Crosbie: That is not what I said, Mr. Chairman. We are already dealing with the disabled by proposing an amendment here that will permit the new agency, the NTA, to carry on with the present rules and regulations of the CTC, but when it comes to future changes and expanding accessibility and applying it to all modes and so on, this is not the agency to be given these powers.

Mr. Ouellet: No. What you just said, Mr. Minister, I appreciate. What we have been told by the groups that have appeared before us, not only COPOH but the other associations, the Ontario March of Dimes, BOOST and ARCH, which are national associations which have appeared before us, they have indicated to us that they want more than just a general reference to the agency to draft regulations. But your amendment that you are proposing is to empower the agency to draft legislation. Thank you very much. But that is not what the disabled want. They want a clause in the act that legislates, that clearly establishes with the agency responsibility to deal with the disabled.

What we suggest is that you explain in your legislation how the agency is going to deal with it. Obviously, the agency will have to make regulations, and we have no objection to that. What we are submitting is a stricter responsibility by the agencies which would be embodied in the legislation. Now you might not want to have it; it is up to you. But that is not what the disabled want. They clearly want Bill C-18 to be amended, because of the shortcoming of the current legislation, and I am surprised that you cannot accept such an amendment.

Mr. Crosbie: I do not think it is difficult to understand, Mr. Chairman, why we cannot accept such an amendment.

• 1550

We have accepted the argument put forward by the disabled or their representatives that they do not want to come under the Canadian Human Rights Commission and have their situation vis-à-vis transportation facilities dealt with by the Canadian Human Rights Commission. They prefer to have it dealt with by the agencies that deal with transportation.

Under the new regime we are proposing to you there is a fundamental change, and the new agency to be set up is an economic regulatory agency. It is not an agency like the Canadian Transport Commission, which had a whole multitude of functions to perform and safety standards to set and a whole group of technical people at its beck and call to deal with these questions. The new agency will be a slimmed-down structure to deal with economic regulatory matters only.

Therefore, having accepted the argument put forward by the disabled and their representatives that they do not wish to come under the Human Rights Commission—which we had formerly thought was the best place for them, but they have various reasons why they do not

[Translation]

M. Crosbie: Ce n'est pas ce que j'ai dit, monsieur le président. Il est déjà question des personnes handicapées puisque nous proposons ici un amendement permettant au nouvel office, à l'ONT, de reprendre les règlements actuels de la CCT, mais pour ce qui est des modifications à venir, de l'élargissement de l'accès à tous les modes de transport et ainsi de suite, ce n'est pas cet organisme-là qui doit en avoir l'autorité.

M. Ouellet: Non. Je comprends ce que vous venez de dire, monsieur le ministre. Les divers groupes de témoins qui ont comparu devant le Comité, et pas seulement la COPOH, mais d'autres comme la Marche des dix sous de l'Ontario, BOOST et le Centre d'aide et de défense juridique pour les handicapés, qui sont des associations nationales, et qui nous ont dit, lorsqu'elles ont comparu devant le Comité, qu'elles veulent davantage qu'un simple mandat général à l'office lui permettant de rédiger des règlements. Mais l'amendement que vous proposez habiliterait l'Office à rédiger des lois. Merci beaucoup. Mais ce n'est pas ce que veulent les handicapés. Ils veulent un article qui définisse clairement les responsabilités de l'office en ce qui concerne les handicapés.

Nous suggérons que vous expliquiez, dans votre loi, comment l'Office doit traiter de cette question. De toute évidence, il va falloir qu'il établisse des règlements, nous n'y avons aucune objection. Ce que nous demandons, c'est une responsabilité mieux définie des offices et incorporée dans la loi. Cela ne vous convient peut-être pas, libre à vous. Mais ce n'est pas ce que demandent les handicapés. Ils ont clairement demandé que le projet de loi C-18 soit amendé, pour palier les lacunes de la loi actuelle, et je suis étonné que vous n'acceptiez pas cet amendement.

M. Crosbie: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit difficile de comprendre pourquoi nous ne pouvons pas accepter cet amendement.

Nous avons accepté l'argument des personnes handicapées ou de leurs représentants qui ne veulent pas que leurs difficultés dans le domaine des transports soient réglées par la Commission canadienne des droits de la personne. Ils préfèrent qu'elles soient traitées par les organismes de réglementation des transports.

Le nouveau régime que nous proposons entraînerait un changement fondamental et l'Office que nous proposons de créer est un organisme de réglementation économique. Ce ne sera pas un organisme comme la Commission canadienne des transports qui avait une multitude de responsabilités à remplir, des normes de sécurité à établir, et toute une équipe technique à sa disposition pour cela. Le nouvel Office sera encore réduit et ne s'occupera que de réglementation économique.

Ayant donc accepté le point de vue des personnes handicapées et de leurs représentants qui ne veulent pas être soumis aux décisions de la Commission canadienne des droits de la personne—que nous pensions être l'organisme le mieux approprié pour s'occuper de ces

[Texte]

think that is acceptable—we are quite agreeable to going on either to prepare special legislation that will deal with this subject alone or by amendment to other transportation so that the Department of Transport or an agency with the proper facilities and qualifications to deal with these questions will deal with them.

Accessibility for the disabled in all modes of transportation or airport terminals or wherever it might be is our commitment, but it does not fit in this bill. I do not think it is in accord with the principle of this bill. I doubt very much whether technically this bill is the proper place to put it.

We are telling this committee that, yes, we agree; we are going to deal with this problem, except we do not think it can be dealt with by the new NTA. We are giving you a commitment that we are going to bring in legislation to carry out the agreement we have made with you.

Mr. Ouellet: I will not pursue the matter, because I think the Minister has made up his mind. That is his prerogative, but he will live with his own decision.

I want to deal with one aspect of the legislation that is very controversial, the competitive line rates. We had before us an expert from the United States, Mr. Dempsey, who appeared before us when we were in Montreal, and here is what Mr. Dempsey said at the time:

We do not have anything in the United States comparable, as you know, to your proposed competitive line rates. It might be a good thing to have railroads compete with one another like supermarkets do. All that I can say about it without passing a value judgment is that it would wreck the system in the United States; it would just wreck it, that is all.

Mr. Minister, why do you bring such a thing if the Americans feel it would have wrecked their system? Why are you bringing it here in Canada?

Mr. Crosbie: This is a welcome switch. All we ever hear from the Liberals ordinarily is that we are slavishly copying what they do in the United States. They pooh-pooh that and they decry it and they think it is terrible: we are Uncle Sam's suckers or we are in the pockets of Uncle Sam or whatever.

We are not emulating the United States with respect to competitive line rates. This is something new that we are initiating in Canada, and it is for the protection of the shippers of Canada so they, or many of them who have not had access to competitive modes of transportation before, will enjoy some of the benefits of competition. That is exactly what we are proposing.

What the hon. member is suggesting is that we turn our backs on the shipper, particularly in the resource area, and do away with the competitive line rate provisions, which is one of the main *raisons d'être* of this legislation.

[Traduction]

questions, mais qu'ils jugent inacceptables pour diverses raisons—nous sommes tout à fait disposés à déposer une loi spéciale traitant de ce seul sujet, ou de procéder par amendement aux autres lois sur les transports, afin que le ministère des Transports, ou un organisme disposant des ressources et des compétences nécessaires soit chargé de ces questions.

Nous nous sommes engagés à faciliter l'accès pour les handicapés à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des aéroports ou autres, mais ce n'est pas ici qu'il faut le faire. Je ne pense pas que cela soit conforme aux principes de ce projet de loi. Je doute que sur le plan technique, il soit approprié d'inclure ces dispositions dans ce projet de loi.

Oui, nous sommes d'accord; nous allons régler le problème, mais nous ne pensons pas qu'il faille le faire au sein du nouvel ONT. Nous nous engageons devant ce Comité à déposer un projet de loi et de tenir ainsi la promesse que nous avons faite.

M. Ouellet: Je n'insisterai pas, car j'ai l'impression que le ministre a pris sa décision. Libre à lui, mais il aura à en supporter les conséquences.

Je voudrais que nous parlions d'un autre élément de la loi qui est très controversé, celui des prix de ligne concurrentiels. Nous avons entendu le témoignage d'un expert américain, M. Dempsey, lorsque nous étions à Montréal, et voici ce qu'il nous a dit alors:

Comme vous le savez, il n'y a rien aux États-Unis de comparable aux taux de ligne concurrentiels que vous proposez. C'est peut-être une bonne chose de permettre que les sociétés de chemins de fer se fassent concurrence comme des supermarchés. Tout ce que je peux dire, sans vouloir prononcer un jugement de valeur, c'est que cela détruirait le système aux États-Unis; cela le détruirait simplement.

Monsieur le ministre, pourquoi voulez-vous introduire des mesures qui selon les Américains auraient détruit leur système? Pourquoi introduire ces mesures au Canada?

M. Crosbie: Ça nous change de l'ordinaire. Les Libéraux nous répètent sans cesse que nous copions aveuglement tout ce qui se fait aux États-Unis. Ils nous critiquent et trouvent que c'est terrible: nous sommes à la merci de l'Oncle Sam, dans sa poche.

Avec les prix de ligne concurrentiels, nous n'imitons pas les États-Unis. C'est une idée nouvelle d'initiative canadienne, et elle a pour objet de protéger les expéditeurs canadiens afin que ceux d'entre eux qui jusqu'ici n'avaient pas accès à divers modes de transport concurrentiels puissent bénéficier de certains aspects de la concurrence. C'est exactement ce que nous proposons.

L'honorable député nous demande de tourner le dos aux expéditeurs, notamment dans les régions productrices de matières premières, de renoncer aux prix de ligne concurrentiels qui sont l'une des raisons d'être du projet

[Text]

So I simply cannot agree that we can do that. If we do that, then we are doing away with *Freedom to Move*.

[Translation]

de loi. Je ne peux pas l'accepter. Si nous l'acceptons, nous renoncerions à tous les principes du document *Aller sans entraves*.

• 1555

Mr. Ouellet: Can the Minister give me an example of another country where such a system is in existence?

Mr. Crosbie: I cannot name another country at the moment, and I do not know whether any of the other countries have the kind of captive shipper situation we have, particularly in western Canada. This is legislation that very much benefits western Canada. If the honourable gentleman does not want to benefit western Canada, then that is of course up to him.

Mr. Ouellet: Well, Mr. Chairman, I am not here to answer questions; I am here to direct questions to the Minister. I could certainly tell him that there are various ways to help western Canada; we could help Canada without killing our railway systems at the advantage of the American railway systems. That is what the Minister wants to do; you know, this is his decision, but I believe that nowhere in the world has the arrangement of physical access to one railway line from another been forced by legislation. This is a unique, first ever experience. It has never been done in the past. This is something new and it is extremely serious.

Mr. Crosbie: Absolutely!

Mr. Ouellet: I want to know from the Minister if he is fully aware of this, and if he has studied this carefully. I have asked him if there is a precedent somewhere else; he seems not to know. Well I hope the Minister knows what he is proposing.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I do not pretend to be an expert in transportation systems. I am a Cabinet Minister; I am a generalist. Therefore it is quite conceivable that this could exist somewhere else in the world and I might or might not know about it. However, I have others in the department who are supposed to know everything. Therefore, when you ask a question to which I do not know the answer for sure myself, I naturally consult them. I am a modest man who has much to be modest about, I will admit.

Mr. Ouellet: Well I would like the Minister to reflect on another statement that has been presented—

Mr. Crosbie: I have not finished answering the question. Despite all this modesty, since I became Minister of Transport and became involved in this, I have given a lot of consideration to the competitive line rate provision and to the position of the Canadian railway companies with which I am sympathetic. I have defended them in the House of Commons against all kinds of unreasonable criticisms and attacks in an effort to let them become as competitive as possible and as effective and efficient as possible. I know they have to compete with American railways; they have to compete with the bus system; they have to compete with all the other modes. This bill is a balance between conflicting interests. We wish to help

M. Ouellet: Le ministre peut-il me dire dans quel autre pays ce système est en vigueur?

M. Crosbie: Aucun pays ne me vient à l'esprit, mais je ne sais pas non plus si aucun autre pays n'est aussi captif que nous, en particulier dans l'ouest du Canada. Ce texte législatif profite énormément à l'ouest du pays. Le député est libre de ne pas vouloir aider l'ouest du Canada.

M. Ouellet: Monsieur le président, je ne suis pas ici pour répondre à des questions, mais plutôt pour en poser au ministre. Les façons d'aider l'ouest du Canada ne manquent pas; point n'est besoin de briser notre réseau ferroviaire au profit du réseau ferroviaire américain pour aider le Canada. C'est ce qu'entend faire le ministre; à lui la décision, mais je crois que nulle part ailleurs cet accès d'une voie ferroviaire à une autre ait été imposé par un texte de loi. C'est une première; cela ne s'est encore jamais vu. C'est tout nouveau et c'est extrêmement grave.

M. Crosbie: Vous avez tout à fait raison!

M. Ouellet: Je voudrais savoir si le ministre en est conscient et s'il a bien étudié la question. Je lui ai demandé si cela s'était déjà fait ailleurs dans le monde et il m'a répondu qu'il ne le savait pas. J'espère que le ministre connaît au moins les conséquences de ce qu'il propose.

M. Crosbie: Monsieur le président, je ne prétends pas être expert en réseaux de transport. Je suis ministre, je suis un généraliste. Il est, par conséquent, parfaitement concevable que ce régime existe ailleurs dans le monde et que je ne le sache pas. Cependant, d'autres au ministère sont censés tout savoir. Par conséquent, lorsque vous me posez une question à laquelle je ne suis pas sûr de pouvoir répondre, je les consulte tout naturellement. Je suis un homme modeste que la modestie ne devrait pas étouffer, je vous le concède.

M. Ouellet: Dans ce cas, je voudrais que le ministre me dise ce qu'il pense d'une autre déclaration qui a été. . .

M. Crosbie: Je n'ai pas fini de répondre à votre question. En dépit de toute cette modestie, depuis que je suis devenu ministre des Transports et que je me suis intéressé à cette question, j'ai beaucoup réfléchi à ces prix de ligne concurrentiels et à la position des compagnies ferroviaires canadiennes qui m'intéressent au plus haut point. Je les ai défendues à la Chambre des communes lorsqu'elles faisaient l'objet de toutes sortes de critiques et de remarques irrationnelles et ce, en vue de favoriser leur position concurrentielle, leur restructuration et leur rentabilité. Je sais qu'elles doivent subir la concurrence des compagnies ferroviaires américaines, des lignes d'autocars, des autres moyens de transport. Ce projet de

[Texte]

captive shippers, of whom there are quite a few in the west, particularly in the resource industries. Resource industries are having a tough time in the last few years and they have to be given some relief.

One of the main principles of this bill, and one of the main reasons my predecessor, Mr. Mazankowski, brought it forward, was the competitive line rate provisions, and I cannot agree to have them done away with. Now, we have an annual review and we provided for a fourth year review. If our railways turn out to be endangered by this, if the pendulum swings to much the other way and they appear to be severely damaged, or the American railways are getting the upper hand on them—and I have a lot more faith in them than that as they are competing with the Americans down in the U.S. and have a major participation themselves in the U.S. railway structure—then we would act to correct that.

No one can forecast for sure what exactly the effect of this will be. We are going to be reviewing it and I am sure your committee is going to be keeping an eye on this, Mr. Chairman.

Mr. Ouellet: Well the last question I want to ask, Mr. Chairman, is the consequence of a submission that has been presented to us by the Canadian Industrial Transportation League, who are shippers. Here is what they say about the competitive line rate:

• 1600

If you wish to apply for competitive line rates you have to go through a formal legal proceeding, which might take several months, whereby the specific CLR that you would pay would be argued before the National Transportation Agency as well as whether your designated routing was cost-effective, or to the nearest interchange, etc. Once you had endured these additional legal expenses and delays to obtain your competitive line rate, the merchandise might be further delayed by a day or more per shipment due to the local railways' resistance in adjusting their work schedules for a hostile interchange with the competing railway which was obtaining the long haul.

Mr. Minister, the railways do not want it and the Canadian Industrial Transportation League, representing the shippers, describes what will definitively happen with your new systems of competitive line rate. Why in the hell are you pursuing this course and establishing something that is bound to create turmoil and difficulties in the entire railway system in Canada? Mr. Dempsey, responding to our information in this regard, has clearly said that this sort of thing would have wrecked the American systems. Why do you want to wreck the Canadian systems?

[Traduction]

loi est une tentative de réaliser un équilibre entre intérêts contradictoires. Nous désirons aider les expéditeurs captifs, qui sont nombreux dans l'Ouest, en particulier dans le secteur des ressources. L'industrie des matières premières a traversé quelques années difficiles et doit être aidée.

Un des points saillants de ce projet de loi, et c'est une des raisons pour lesquelles mon prédécesseur, M. Mazankowski, l'avait présenté, est la disposition régissant les prix de ligne concurrentiels et il n'est pas question de supprimer cette disposition. Un examen annuel en sera fait et nous avons prévu un autre examen au bout de quatre ans. Si nos compagnies ferroviaires devaient trop en souffrir, si la balance penchait trop de l'autre côté et si elles semblaient mal s'en sortir, ou si les Américains avaient le dessus... et j'ai beaucoup plus confiance en elles, car elles subiront la concurrence des Américains aux États-Unis mêmes et détiennent, de plus, une participation majoritaire aux compagnies ferroviaires américaines... nous prendrions alors les mesures nécessaires pour redresser la situation.

Personne ne peut dire ce que l'avenir nous réservera. Nous suivrons la situation de près et je suis sûr que votre Comité le fera également, monsieur le président.

M. Ouellet: La dernière question que je voudrais poser, monsieur le président, porte sur le mémoire présenté par la Ligue canadienne du trafic industriel, regroupement d'expéditeurs. Voici ce que cette ligue dit à propos des prix de ligne concurrentiels:

Si vous désirez demander à ce que des prix de ligne concurrentiels s'appliquent, vous devez remplir des tas de formalités juridiques, qui pourraient prendre plusieurs mois, puisque ces prix seraient examinés par l'Office national des transports qui devra décider si le parcours retenu était rentable, où se trouve le lieu de correspondance le plus proche, etc. Après avoir essuyé ces frais juridiques complémentaires et après avoir attendu que le prix de ligne concurrentiel en question soit approuvé, le transport des marchandises pourrait être reporté d'un jour ou deux en raison de la résistance affichée par les compagnies ferroviaires locales à ajuster leur emploi du temps au lieu de correspondance où la compagnie ferroviaire concurrente serait chargée de transporter ces marchandises sur le parcours le plus long.

Monsieur le ministre, ce n'est pas ce que veulent les compagnies ferroviaires et la Ligue canadienne du trafic industriel, qui représente les expéditeurs, décrit bien ce qu'il adviendra de votre nouveau système de prix de ligne concurrentiels. Pourquoi vous entêtez-vous et pourquoi créez-vous un système qui ne fera que mettre des bâtons dans les roues au système ferroviaire au Canada? M. Dempsey, lorsque nous lui avons posé la question, a répondu sans ambages que ce système aurait sonné le glas du réseau ferroviaire américain. Pourquoi voulez-vous détruire le réseau ferroviaire canadien?

[Text]

Mr. Crosbie: Mr. Chairman—

The Chairman: We are getting into a real debate here, but let... I know the Minister can handle the question. Then I am going to move on to Mr. Benjamin on the disabled clause, because the Minister wants to make a statement on Bill C-19; and again we will throw it open to members' questions.

Mr. Crosbie: May I just say, Mr. Chairman, we are not trying to wreck the Canadian system. We are trying to make the transportation system more responsive to the needs of those who use it. I take the view, as did Mr. Mazankowski, that the transportation system is there for the benefit of the customers, the passengers, and the shippers; that is why it is there. It is not there because we just want to have a transportation system to provide employment or whatever. And to help in that effort we have introduced this legislation.

If Mr. Ouellet wishes to be helpful to the railways, he can remember them when it comes to the cost side and when it comes to provisions that might help them in reducing their costs. One of their main objections to this bill is that we are confining them on the revenue side and hampering them on the cost side, when it comes to reducing their expenses and getting rid of rail lines no longer in use, and so on. So I hope and expect that Mr. Ouellet will be leading the charge to loosen things up on the abandonment side, when you get to those provisions in the bill.

The Chairman: Mr. Benjamin, have you anything further to say on the disabled clause?

Mr. Benjamin: Yes, sir.

The Chairman: I thought you might. And then we will go to Mr. Taylor. I know the Minister wants to make a short statement on the Bill C-19. But everything is open for questions, as long as it is on the bill.

Mr. Benjamin: After he makes his statement?

The Chairman: That would help.

Mr. Benjamin: I will confine myself then to clause 35, Mr. Chairman, and Mr. Ouellet's amendment, which I think is very good. It is not often I say that, but one has to be objective and positive.

Mr. Robichaud: You are beginning to see the light.

Mr. Benjamin: No, Mr. Ouellet finally did.

You say the agency's powers will be confined to economic powers and not any others. That sounds like the story of the two Newfoundlanders out in the boat that was capsized. They are both in the water and one is yelling, help! I cannot swim. The other one said, this is no time to brag about it.

Mr. Crosbie: Obviously the NDP is sinking.

[Translation]

M. Crosbie: Monsieur le président...

Le président: Le débat est vraiment ouvert maintenant, mais... je sais que le ministre peut répondre sans difficulté à cette question. Je passerai ensuite la parole à M. Benjamin qui désire discuter de la disposition portant sur les handicapés, car le ministre veut nous dire quelques mots sur le projet de loi C-19. Nous passerons ensuite aux débats.

M. Crosbie: Monsieur le président, nous n'essayons pas de détruire le réseau ferroviaire canadien. Nous voulons que notre réseau de transport réponde davantage aux besoins de ceux qui y ont recours. Tout comme M. Mazankowski, notre réseau de transport doit répondre aux besoins de clients, des passagers et des expéditeurs; c'est sa raison d'être. Ce réseau de transport n'a pas été établi simplement pour créer des emplois. Et c'est pour parfaire ce réseau que nous avons présenté ce texte de loi.

Si M. Ouellet désire aider les compagnies ferroviaires, il pourra le faire lorsqu'on en viendra aux coûts et aux dispositions qui leur permettront de les réduire. Une des principales objections que soulève ce projet de loi, c'est que nous limitons leur revenu sans leur laisser les coudées franches pour leur permettre de réduire leurs coûts et se débarrasser de lignes ferroviaires qui ne sont plus utilisées, etc. Alors j'espère que M. Ouellet sera le premier à demander l'abandon de certaines lignes non rentables, lorsque nous examinerons ces dispositions du projet de loi.

Le président: Monsieur Benjamin, avez-vous quoi que ce soit à ajouter à propos de la disposition relative aux handicapés?

M. Benjamin: Oui, monsieur le président.

Le président: J'en étais sûr. Je passerai la parole ensuite à M. Taylor. Je sais que le ministre veut nous présenter très brièvement le projet de loi C-19. Mais le débat est ouvert tant qu'il porte sur le projet de loi.

M. Benjamin: Après son exposé?

Le président: Il vaudrait mieux.

M. Benjamin: Dans ce cas, je m'en tiendrai à l'article 35, monsieur le président, et à l'amendement présenté par M. Ouellet que je trouve très bon. Ce n'est pas tous les jours que je dis cela, mais il faut être objectif et positif de temps à autre.

M. Robichaud: Vous ouvrez enfin les yeux.

M. Benjamin: Non, c'est M. Ouellet qui les a enfin ouverts.

Vous dites que les pouvoirs de l'Office seront strictement d'ordre économique. Cela me rappelle l'histoire de ces deux Terre-neuviens qui sont dans un bateau qui chavire. Ils se retrouvent tous deux dans l'eau et l'un dit: au secours! Je ne sais pas nager. L'autre lui répond: ce n'est pas le moment de t'en vanter.

M. Crosbie: Le NPD prend de plus en plus l'eau, c'est évident.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Minister, we have been given to understand, I believe, from Ms Bloodworth that the agency, on its own, or upon complaint, can deal, under the provisions of the Railway Act, with the problems that handicapped people have. However, you say that what goes on about the handicapped does not fit in this bill.

• 1605

I am at a loss to understand how your legal counsel and you seem to be running, if you will pardon the expression, on two different tracks. It would appear that the provisions of the Railway Act require the disabled to complain or to resort to litigation. All this amendment attempts to do—on its own volition, let alone upon complaint, the agency can act. Why would you want to object to this amendment concerning the disabled?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, this is only a question of where these provisions are best made, and the advice that I am given is that it is not in accordance with the principles of this legislation; nor does it fit into our conception of the new NTA to have these extensive powers, with respect to the disabled, granted to them or contained in this legislation.

With respect to Mr. Benjamin's question, I think that refers to railway passengers and the power to direct certain things with reference to accessibility to railway passengers and the like. And we are not wanting to do away with, at this time, any of the powers that are now in existence with reference to these matters. But with respect to the whole spectrum of the transportation system, what should happen in air terminal buildings, or whatever the mode or place is, we wish to give these new powers to the proper agency that will have the personnel and the capability of making these decisions and recommendations, and passing the regulations and enforcing them.

So we are not disputing that this authority is going to be needed. We say it is going to be needed elsewhere, and the proper way of bringing this about is either in a new piece of legislation that will deal with the disabled and transportation only, or that will deal with adding these powers to the proper place, once this legislation becomes current in the Department of Transport or wherever that might be.

So it is really only a question of where to put this. We are making a commitment that we are going to do these things. We are going to do it through the transportation mode of regulation and not leave it to the Human Rights Commission, which apparently the disabled representatives feel will not be as effective in acting in their interest. So it is only a technical question really.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I must say to the Minister, this is a National Transportation Act, which affects all transportation that comes under federal jurisdiction, interprovincial, international. You keep telling us that there is going to be legislation on safety codes, there are going to be boards, inspectors, there is going to be separate legislation for the disabled. You

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur le ministre, M^{me} Bloodworth nous a dit que l'Office, de son propre chef, ou à la suite d'une plainte, peut, en vertu des dispositions de la Loi sur les chemins de fer, s'attaquer aux problèmes des handicapés. Vous répondez à cela que les problèmes propres aux handicapés n'ont pas à figurer dans ce projet de loi.

Votre conseiller juridique et vous-même semblez rouler, si vous me permettez cette expression, sur deux voies différentes. Apparemment, la Loi sur les chemins de fer oblige les handicapés soit à déposer une plainte formelle soit à tenter des poursuites. Cet amendement autorise tout simplement l'Office à agir de son propre chef ou après réception d'une plainte. Pourquoi vous opposez-vous à cet amendement?

M. Crosbie: Monsieur le président, il s'agit simplement de savoir où ces dispositions devraient être insérées et, d'après les conseils qui m'ont été donnés, ces dispositions ne seraient pas conformes aux principes de cette législation; nous ne pensons pas non plus que le nouvel Office national des transports devrait disposer de ces vastes pouvoirs relatifs aux handicapés.

Pour répondre à la question de M. Benjamin, je crois qu'il s'agit ici de passagers et du pouvoir de faire certaines choses à propos de l'accès au train. Et pour l'heure, nous n'entendons ôter aucun pouvoir qui existe à l'heure actuelle en la matière. Mais pour ce qui est du réseau de transport, que ce soit dans les aéroports ou ailleurs, nous voulons donner ces nouveaux pouvoirs à l'organisme qui aura le personnel et les compétences nécessaires pour prendre ces décisions, pour proposer des recommandations, pour adopter de nouvelles règles et pour les appliquer.

Cette nouvelle instance est nécessaire, nous ne le contestons pas. Nous pensons cependant qu'elle ne devrait pas figurer dans ce projet de loi et qu'il vaudrait mieux soit présenter une nouvelle loi qui régira le transport des handicapés soit accorder ces pouvoirs à l'instance compétente, dès que le ministère des Transports se sera familiarisé avec cette loi-ci.

Il s'agit donc uniquement de savoir où inscrire ces pouvoirs. Nous nous engageons à le faire, nous allons passer par les transports et non pas par la Commission des droits de la personne qui, de l'avis des représentants des handicapés, ne servirait pas aussi bien leur intérêt. Ce n'est donc une question de pure forme.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais dire au ministre que cette Loi nationale sur les transports touche tous les moyens de transport fédéraux, provinciaux ou internationaux. Vous ne cessez de nous dire qu'il y aura un code de sécurité, des commissions, des inspecteurs, une loi pour les handicapés. Vous me rappelez cette jeune mariée qui, lorsqu'on lui a demandé de parler de sa nuit

[Text]

sound like the bride who, when asked about her honeymoon, said, all he did was sit on the edge of the bed all night and tell me how good it was going to be.

What is wrong? Clause 3 of the bill talks about "safe, economic, efficient and adequate". It talks about—

Mr. Ouellet: The top of page 3 talks about "undue obstacle to the mobility of persons"—

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Ouellet:—"including those persons who are disabled."

Mr. Benjamin: Yes.

When you put in the bill the word "safety", and when you put in the bill the word "disabled", it is a bill for safety; it is a bill for the disabled as well as for economic reasons. Now, why in God's name are you so reluctant, because the National Transportation Act will be administered not only by the agency but other departments of government? The National Transportation Act will apply, including your own ministry.

• 1610

Mr. Crosbie: I am acting on advice as to what is the best way of accomplishing the objectives the members of this committee want and we want. We have already introduced—I think we have already introduced, or we are going to introduce—

The Chairman: It is coming down the road on air.

Mr. Crosbie:—an amendment that deals with the present situation and the present set of regulations that are in effect, and we wish to deal with the future and with the expanded regulatory powers on behalf of the disabled in other legislation, because we do not consider this is the right piece of legislation to do it in.

That is all I can say to you: you disagree, and I disagree with you.

Mr. Benjamin: Well, even if the Minister could agree that this provision would be an interim measure until such time as additional legislation is passed. . .

Secondly, the point has been made to us by your officials that when it comes to bus companies, the provinces do that. Well, the jurisdiction for interprovincial and international bus undertakings is under the federal government. Does your memorandum of understanding with the provinces cover this? I do not think it does. A National Transportation Act. . . the provincial jurisdictions that administer transportation have to abide by that. They administer interprovincial trucking and international trucking on behalf of the federal authority. So anything we have in a National Transportation Act provincial jurisdictions who administer that have to abide by, do they not?

I started you out with the first part of the question, and the second part had to do with bus transportation, which

[Translation]

de noce, a répondu qu'il avait passé toute la nuit sur le bord du lit à lui dire à qu'elle point elle allait aimer cela.

Pourquoi ne pas accepter cet amendement? L'article 3 du projet de loi parle de «réseau sûr, rentable et bien adapté». Il est question. . .

M. Ouellet: En haut de la page 3, il est question «d'obstacle abusif à la circulation des personnes». . .

M. Benjamin: Oui.

M. Ouellet: . . . «y compris les personnes handicapées».

M. Benjamin: Oui.

Lorsque le projet de loi évoque la «sécurité» et évoque «les personnes handicapées», il est question de sécurité; c'est un projet de loi qui touche les handicapés et qui est présenté également pour des raisons économiques. Alors pourquoi diable hésitez-vous tant, puisque la Loi nationale sur les transports sera non seulement administrée par l'Office mais par les autres ministères également? La Loi nationale sur les transports s'appliquera même au sein de votre ministère.

M. Crosbie: J'ai pris cette décision à la suite d'avis que j'ai reçus à propos de la meilleure façon d'atteindre les objectifs désirés par les membres de ce Comité et par le gouvernement. Nous avons déjà présenté. . . je crois que nous l'avons déjà fait, ou du moins nous allons le faire. . .

Le président: Il le sera bientôt.

M. Crosbie: . . . un amendement qui tient compte de la situation actuelle et de l'ensemble des règlements actuellement en vigueur, mais nous désirons présenter un nouveau texte de loi qui régira les nouveaux pouvoirs de réglementation qui toucheront les handicapés, car nous ne pensons pas que cette loi soit la bonne loi pour le faire.

C'est tout ce que je puis vous dire: vous n'êtes pas d'accord avec et je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Benjamin: Le ministre pourrait peut-être adopter temporairement cette disposition tant que cette nouvelle loi ne sera pas adoptée. . .

Ensuite, vos collaborateurs nous ont dit que ce sont les provinces qui interviennent dans le transport par autocar. Or, la réglementation du transport interprovincial et international relève du gouvernement fédéral. En est-il question dans le protocole d'entente que vous avez signé avec les provinces? Je ne le crois pas. Les instances provinciales chargées d'administrer les transports doivent respecter la Loi nationale sur les transports. Elles administrent le camionnage interprovincial et international au nom des instances fédérales. Ainsi, les instances provinciales chargées d'administrer des transports doivent respecter la Loi nationale sur les transports, n'est-ce pas?

Voici la première partie de ma question; la deuxième partie de ma question porte sur le transport par autocar

[Texte]

we have been told by your officials the provinces administer. I think you will agree that interprovincial and international bus undertakings are under federal jurisdiction, and the federal government turned the administration of that over to the provinces; which means that for anything in the National Transportation Act governing interprovincial and international bus undertakings, or any other kind of transportation undertakings, the provinces will have to adhere to the proposed National Transportation Act when it is interprovincial and international.

What do you have by way of agreement from the provinces on the handicapped with bus undertakings, interprovincial and international? I do not think you got a damn thing from them. But if we put it in this bill and it is an interprovincial bus undertaking when it comes to the handicapped, the provinces have to adhere.

Mr. Crosbie: It does not matter what bill we put it into, interprovincial or international. If it is in our jurisdiction, then it will apply.

The Chairman: I think the thing that concerns the committee, Mr. Minister, is what Mr. Benjamin and Mr. Ouellet pointed out, subparagraph 3(1)(g)(ii). Why do you have that clause that says you are going to provide transportation modes, and carriers are going to do all these things, etc., and in effect make sure they carry people at rates and under conditions... and an undue obstacle to the mobility of persons, including those persons who are disabled? That is in your clause on general objectives. This amendment is to get it a little more specific that the agent is supposed to make rules and regulations on those obstacles to mobility.

Mr. Ouellet: And precisely, because of this clause 3, to empower the agency, on its own or at the request of someone who complains, to have an inquiry and determine whether a service or a refusal to provide—

The Chairman: That is right.

Mr. Ouellet: —a service by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of persons, including those who are disabled. Precisely clause 3.

Frankly, Mr. Minister, I sympathize with you. You are an intelligent person. Surely you... Sometimes you get good advice from officials; sometimes you get bad advice from officials.

• 1615

The Chairman: I have Mr. Taylor, Mr. Angus, Mr. Belsher and Mr. Gray.

Mr. Taylor: I was going to make a comment or two on competitive line rates, but I will hold that for the time being.

I am rather delighted with the statement of the Minister in regard to bringing in an act that is going to have all of these things in one place for the disabled. The way it is being handled now, we are doing it in bits and pieces: some here, some there, some nowhere. In my view, this particular clause does not begin to cover the needs of

[Traduction]

qui relève des provinces, d'après ce que nous ont dit vos collaborateurs. Vous conviendrez que les entreprises d'autocars interprovinciales et internationales relèvent du gouvernement fédéral, bien qu'elles soient administrées par les provinces, ce qui signifie que ces dernières devront respecter toute disposition de la Loi nationale sur les transports régissant les entreprises d'autocars interprovinciales et internationales.

Avez-vous signé un accord avec les provinces relatif au transport des handicapés par une entreprise d'autocars interprovinciale ou internationale? Je ne crois pas que vous ayez signé quoi que ce soit à ce sujet. Mais les provinces devront respecter toute disposition relative aux handicapés qui figurerait dans ce projet de loi.

M. Crosbie: Peu importe le projet de loi. Si ce domaine est de notre compétence, le projet de loi s'appliquera.

Le président: Monsieur le ministre, c'est précisément le sous-alinéa 3(1)(g)(ii), cité par MM. Benjamin et Ouellet, qui intéresse le Comité. Pourquoi avoir prévu cet article qui impose des conditions aux transporteurs, qui s'assure que les liaisons par chaque transporteur s'effectuent à des prix et selon des modalités... qui ne constitue pas un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées? Cela figure dans l'article relatif aux objectifs. Cet amendement le rend un peu plus précis dans la mesure où il donne à l'Office le pouvoir de réglementer ces obstacles à la mobilité.

M. Ouellet: Justement, cet article permet à l'office, sur plainte ou de sa propre initiative, d'enquêter sur la question de savoir si un service ou le refus...

Le président: Précisément.

M. Ouellet: ... d'un transporteur de fournir un service constitue un obstacle indu à la mobilité des personnes, y compris les personnes handicapées. C'est l'article 3.

Franchement, monsieur le ministre, je compatis à votre sort. Vous êtes une personne intelligente. Sûrement, vous... Vous obtenez parfois des avis bien informés et parfois des avis mal informés.

Le président: J'ai M. Taylor, M. Angus, M. Belsher et M. Gray sur ma liste.

M. Taylor: J'allais faire une ou deux observations à propos des prix de ligne concurrentiels, mais j'en reparlerai plus tard.

J'ai été très content d'apprendre de la bouche même du ministre, qu'une loi distincte régira le transport des personnes handicapées. Nous procédons par petits bouts pour l'heure: il y en a un peu ici, un peu là, un peu nulle part. A mon avis, cet article ne répond absolument pas aux besoins des personnes handicapées. Il porte sur les

[Text]

disabled people. It deals with the complaints or something that the agency thinks of, it deals with access to some degree, it deals with compensation, but it does not deal with a myriad of problems that are holding back our handicapped and our disabled.

As far as the statement in subparagraph 3(1)(g)(ii) is concerned, I think we are doing that. Every benefit that the disabled have secured through the CTC is going to be carried over; not one is going to be lost. That was one of the first things these people asked for. That is being done. It is being carried over. But I think the disabled people would be delighted if they knew we were going to have an act where all of the things concerning the disabled is in one piece of legislation. This is dealing with it in bits and pieces, and I think this amendment does not begin to cover the needs of our disabled people.

I agree with the Minister. I think we should bring in an act as soon as possible and get all of these things in one act so that our disabled people know exactly what they can get and what they cannot get.

The Chairman: You can tell it was short and succinct.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, just before Mr. Angus asks his question, could I just ask Mr. Mulder to perhaps give a clearer explanation than I can—I am sure he can—as to why we find difficulty in what is being proposed? Is it all right if we take a couple of minutes there?

The Chairman: Yes, please do.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, just going to the motion that was made by Mr. Ouellet to clause 35, the very first part where it says:

The Agency may, on complaint... inquire into, hear and determine whether a service or refusal to provide a service by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of persons,...

This would allow what Mr. Benjamin suggested, that somebody could complain about the bus service that operates, say, between Montreal and Toronto—let us say in the terminal in downtown Montreal—by saying that they cannot properly get into the terminal or from the terminal onto the bus. This would allow somebody to go to the CTC, to the new agency and say: Is there a case for doing it? And it could very well be that the agency then by law would have to rule and say that in the downtown bus services you have to change the access into the bus terminal, you have to change the terminal, you have to change the access from the terminal to get onto the bus, and so on.

Now, we have nothing in principle against government somewhere doing that to help the disabled. The question is, should it be the agency that should tell the Voyageur bus company in downtown Montreal to change the access to a bus terminal or to change the terminal or to change

[Translation]

plaintes reçues, sur les initiatives lancées par l'Office, il porte sur l'accès dans une certaine mesure, sur les indemnités à verser, mais ne s'attaque pas à tous les problèmes qui entravent la mobilité de nos personnes handicapées.

Le sous-alinéa 3(1)(g)(ii) atteint l'objectif visé. Les personnes handicapées ne perdront aucun avantage qu'elles ont réussi à obtenir de la Commission canadienne des Transports au fil des ans. C'est ce qu'ont demandé les représentants des personnes handicapées. C'est ce que nous faisons. Aucun avantage ne sera supprimé. Mais je crois que les handicapés seraient ravis s'ils savaient qu'une loi distincte régirait leur transport. Nous ne faisons que par à coup pour l'heure et je crois que cet amendement ne répond absolument pas aux besoins de nos personnes handicapées.

Je suis entièrement d'accord avec le ministre. Je crois que nous devrions introduire une loi dans les meilleurs délais pour que les personnes handicapées de ce pays sachent exactement ce qu'elles peuvent obtenir et ce qu'elles ne peuvent pas obtenir.

Le président: C'était court et succinct.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

M. Crosbie: Monsieur le président, avant que M. Angus ne pose sa question, puis-je demander à M. Mulder de vous expliquer un peu plus clairement—je suis sûr qu'il y arrivera mieux que moi—pourquoi nous voyons un inconvenient à ce que l'on procède ainsi? Autorisez-vous M. Mulder à intervenir?

Le président: Je vous en prie.

M. Mulder: Monsieur le président, puis-je citer la première partie de l'amendement proposé à l'article 35 par M. Ouellet:

L'Office peut, sur plainte... enquêter sur la question de savoir si un service ou le refus d'un transporteur de fournir un service constitue un obstacle indu à la mobilité des personnes,...

Ainsi, comme le disait M. Benjamin, quelqu'un pourrait se plaindre du service d'autocars, disons, entre Montréal et Toronto—disons au terminus de Montréal—en disant qu'il ne peut se rendre au terminus ou du terminus dans l'autocar. Quelqu'un pourrait s'adresser à la Commission canadienne du Transport, au nouvel Office et demander s'il ne faudrait pas modifier les accès du terminus. Il se peut fort bien ue l'Office, comme la loi le lui permet, décide que l'accès au terminus doit être modifié, que le terminus lui-même doit être réaménagé ou que l'accès du terminus à l'autocar soit modifié.

Or rien n'empêche le gouvernement de le faire pour aider les handicapés. La question qui se pose est celle-ci: appartient-il à cet Office de dire à la compagnie Voyageur au centre-ville de Montréal de réaménager l'accès au terminus, ou réaménager l'accès du terminus à l'autocar

[Texte]

the access from a terminal onto a bus, or indeed to change the design of the bus? What the Minister is saying is that in principle we see nothing wrong with this somehow being facilitated, but do you really give the agency that kind of power?

Also the question of an airport. Suppose it involves an airport. Is the agency then going to rule and say that the airport in Yarmouth or the airport in Regina is not suitable for the disabled? And should the agency then tell the Minister of Transport to redesign all the airports to do that? Again, there is no problem in the government making sure you get appropriate access to an airport or from an airport onto an airplane. The question is, should it be the agency that does that? And then the question is one of standards. What standards shall apply? How will they be worked out? Will they be worked out by the agency on its own, or by various people in consultation with various people?

We think that instead of—if I may use that word, pejorative though it may sound—rushing into doing it, we are saying let us look at what is involved and see which is the proper body to do that. How would it be done? Through what federal-provincial mechanisms?

• 1620

I am sure that the Quebec government would object if a federal act all of a sudden said unilaterally: we are going to tell you how to run your bus services in Quebec, or how to modify bus terminals.

These are just examples.

The Chairman: I glad you said that, Mr. Mulder. But could you please explain, if all that is correct—and let us say we agree with you—why subparagraph 3(1)(g)(iii) is there?

Mr. Mulder: That is a matter of broad policy, that the government do something on it: that at least it extend, which is the role of the agency—for example, in air fares or other things that they would do it. But, also, this policy does not apply just to this bill. There are other things in here as well. For example, we talked about regional development. That will not necessarily be done through this bill; it will be done through other federal legislation, including, say, special legislation for the handicapped.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Mulder: It is the same for, for example, compensation for publicly imposed duties. This bill does not have the compensation formula in it. There are other formulas where that is done.

Mr. Ouellet: If you do not want the agency to have the responsibility, who do you think should have the responsibility?

Mr. Benjamin: Why do you have a National Transportation Act?

Mr. Ouellet: The Ministry?

[Traduction]

ou même modifier l'autocar lui-même? Le ministre n'y voit aucun inconvénient en principe, mais faut-il réellement donner ce genre de pouvoir à cet Office.

Prenons l'exemple d'un aéroport. L'Office devra-t-il décider que l'aéroport de Yarmouth ou que l'aéroport de Regina entrave la mobilité des personnes handicapées? Et cet Office devrait-il ensuite dire au ministre des transports qu'il faut réaménager tous les aéroports? Là encore, le gouvernement ne voit aucun inconvénient à ce qu'on facilite l'accès des handicapés aux aéroports ou des aéroports aux avions. Mais cette décision revient-elle à l'office? Parlons des normes. Quelles devraient s'appliquer? Comment les établir? Est-ce l'Office qui sera chargé de les établir ou seront-elles établies après consultation?

Au lieu de se précipiter—pardonnez-moi cette expression, qui semble un peu préjorative—il vaudrait mieux étudier la situation de plus près et voir quel organisme serait le plus compétent. Comment procéder? Par quels mécanismes?

Je suis sûr que le gouvernement du Québec pousserait les hauts cris si une loi fédérale imposait unilatéralement au Québec la façon dont la province devrait exploiter ses service d'autocar ou réaménager ses terminus d'autocars.

Ce ne sont là que des exemples.

Le président: Très bien, monsieur Mulder. Mais pourriez-vous nous expliquer, si tout cela est exact—et disons que nous sommes d'accord avec vous—la présence du sous-alinéa 3(1)(g)(iii)?

M. Mulder: C'est une simple question de politique: le gouvernement demande à ce que l'Office s'en préoccupe, par exemple, dans le domaine de la tarification et autres domaines. Mais cette mesure ne s'applique pas simplement à ce projet de loi. D'autres éléments y figurent également. Nous avons parlé du développement régional, par exemple. Ce développement ne sera pas nécessairement favorisé par ce projet de loi, mais par d'autres lois fédérales, y compris la loi régissant le transport des personnes handicapées.

Le président: Monsieur Angus.

M. Mulder: La même observation vaut pour les indemnités versées en compensation de charge publique imposée. Aucune formule de calcul de ces indemnités ne figure dans ce projet de loi. D'autres mécanismes sont prévus.

M. Ouellet: Si vous ne voulez pas que l'Office en soit chargé, qui, à votre avis, devrait en assumer la responsabilité?

M. Benjamin: Quand expliquez-vous cette loi nationale sur les transports?

M. Ouellet: Le ministère?

[Text]

Mr. Mulder: Perhaps, in some cases, the provinces, through binding obligations. Perhaps some revised version of the Canadian Human Rights Act. There are any number of models or combinations of them. All we are saying is that we have not, with the handicapped, explored the best way of doing it. Instead of doing it now, why do we not wait for a few more months and do it properly?

The Chairman: Mr. Thacker wants to amplify something, and then Mr. Angus.

Mr. Thacker: On a quick point of order, I just bring to the attention of members that the Minister, unfortunately, will not be with us beyond 5 p.m. I know that members are interested in Bill C-19. The Minister has quite a statement on Bill C-19. So I would just alert you to that, in case you want to—

Mr. Ouellet: We have all read his statement.

The Chairman: Mr. Angus, Mr. Belsher, and Mr. Gray.

Mr. Angus: Mr. Minister, one of the things this committee was told on the road, when I asked a representative of one of the handicapped groups whether or not we should build a subset of the NTA that would deal just with their concerns, I think surprised all members. They said, no, we are sick and tired of being singled out, we want to be part of all the acts.

So I would suggest to you, sir, that, by having a special act that deals with transportation of disabled persons, in fact we are separating them out as opposed to the amendment that is proposed here for this bill and perhaps others that will come along.

You have already ruled out the Canadian Human Rights Commission in terms of the act or the agency that would administer it. Are you saying that there is the possibility that yet another agency will be established to deal with the administration of transportation as it applies to the disabled?

Secondly, could you give us an idea of when you anticipate tabling for first reading this legislation in the House and whether you have some kind of indication from your Cabinet colleagues as to when we are going to be able to get to it once it is tabled?

Mr. Crosbie: Our intention would be to table any legislation that is required in this calendar year. As to when it will get dealt with in Parliament, of course that will be up to all of the parties.

Mr. Benjamin: And another year goes by.

Mr. Crosbie: That will be up to the other parties and the Opposition as well.

The Chairman: Another question, Mr. Angus? If not, I have Mr. Gray.

Mr. Angus: Yes. The whole question of the new agency.

[Translation]

M. Mulder: Les provinces pourraient en être chargées dans certains cas, par l'entremise de contrats exécutoires. Nous pourrions aussi réviser la loi canadienne sur les droits de la personne. D'autres modèles peuvent être retenus. Mais pour l'oeuvre, nous ne nous sommes pas penchés sur le cas des personnes handicapées. Au lieu de le faire maintenant, pourquoi ne pas attendre quelques mois et bien le faire?

Le président: M. Thacker voudrait ajouter quelque chose et je passerai ensuite la parole à M. Angus.

M. Thacker: Petit rappel au règlement, monsieur le président. Je voudrais simplement attirer l'attention des membres du Comité que le ministre ne pourra malheureusement pas rester avec nous au-delà de 17 heures. Je sais que les députés s'intéressent au projet de loi C-19 et le ministre a quelques mots à dire à ce sujet. Je voulais simplement attirer votre attention sur ce point, au cas où vous voudriez. . .

M. Ouellet: Nous avons tous lu son exposé.

Le président: M. Angus, M. Belsher et M. Gray.

M. Angus: Monsieur le ministre, lorsque nous nous sommes déplacés à travers le pays, j'ai demandé à un représentant d'un des groupes des personnes handicapées s'il ne désirait pas qu'une loi accessoire de la loi nationale sur les transports traite uniquement de leurs problèmes et sa réponse a surpris tous les députés, je crois. Il m'a répondu non, que les handicapés en avaient assez d'être à part et qu'ils voulaient être intégrés à toutes les lois du pays.

Alors, en adoptant une loi distincte qui régirait le transport des personnes handicapées, nous les mettons à part contrairement à l'amendement que propose M. Ouellet et d'autres qui seront peut-être proposés.

Vous avez dit que ni la Commission canadienne des droits de la personne ni ce nouvel Office ne seraient chargés de l'administrer. Suggérez-vous qu'un autre organisme sera créé dans le but d'administrer le transport des personnes handicapées?

Ensuite, pourriez-vous nous dire quand ce texte de loi sera déposé en première lecture à la Chambre et quand, d'après la réaction que vous avez eue de vos collègues du Cabinet, nous serons saisis de ce projet de loi?

M. Crosbie: Nous avons l'intention de le faire cette année. Il est évident, d'autre part, que je ne peux pas vous dire quand le Parlement en sera saisi puisque cela dépend de l'ensemble des partis.

M. Benjamin: Et le temps passe.

M. Crosbie: Cela dépendra des autres partis et de l'Opposition également.

Le président: Avez-vous une autre question à poser, monsieur Angus? Sinon, je donne la parole à M. Gray.

M. Angus: Oui. Et ce nouvel organisme?

[Texte]

Mr. Crosbie: It will not necessarily have to be a new agency. Many of the activities of what will then be the former CTC are being moved to the Department of Transportation, particularly having to do with technical matters of construction and inspection and the like. It might well be done in the Department of Transport. In fact, that is the most likely place right now.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If I recall correctly, when we were in Winnipeg—and I stand to be corrected—Mr. Allan Simpson reiterated—and we took the airplane with him the same evening—to make sure that the former decisions of CTC were held with the new agency, which we all agree with. There was no question; it was made very clear to me. If I can quote Mr. Simpson on it, he said that he did not expect Hawker Siddeley 748s to change their cabin design to let handicapped people on or the incurred costs in airports or what not. Rightly so, he also stated not to have special status.

But something concerns me in Bill C-18 and with the amendment.

• 1625

The thing that concerns me in Bill C-18 and with the amendment—and I make it very clear from my side and the government's, we are not against giving equal advantage to the handicapped people, but this is a very expensive proposition. With the committees that have been set up with Mr. Layton, I believe, for us to throw something in rapidly, as Mr. Taylor mentioned, and not know what the consequences are... The handicapped people have had enough "BS", as we call it in the Gaspé. Let us put it into a separate area where it can be concrete and they can have direct input into it. I think that would be much more direct. I am not sure whether the Minister agrees with what I have said or not.

Mr. Crosbie: I do.

The Chairman: I think he does, from what he said.

Mr. Benjamin: ... slow down on this and you want to push the bill through.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): It is not a question of slowing it down, it is a question of doing everything at once, which the handicapped people recognize we could not do.

Mr. Ouellet: Mr. Gray, is there representation by these people that what used to be with the CTC should now be with the new agency?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Right.

Mr. Ouellet: This amendment precisely gives the new agency the power to continue to do what the CTC does and implement some of the remedies. Then you depart

[Traduction]

M. Crosbie: Ce ne sera pas nécessairement un nouvel organisme. Nombre des activités qui étaient autrefois exercées par la CCT le seront par le ministère des Transports, en particulier, pour tout ce qui touchera au domaine technique, comme la construction, l'inspection, etc. Le ministère des Transports s'en chargera peut-être. Il constitue sans doute l'instance la mieux placée pour l'instant.

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si je ne m'abuse, lorsque nous étions à Winnipeg—et corrigez-moi si j'ai tort—M. Allan Simpson a bien dit—et nous avons pris l'avion avec lui ce même soir—que les décisions prises antérieurement par la CCT tiendraient et nous sommes tous d'accord sur ce point. Cela nous a été dit très clairement. M. Simpson a dit, et je cite, qu'il ne s'attendait pas à ce que les Hawker Siddeley 748 soient remodelés pour permettre aux handicapés d'y avoir accès ou que l'on réaménage les aéroports avec tous les frais que cela encoure, etc. A juste titre, il a également ajouté qu'il n'avait pas de statut spécial.

Mais quelque chose dans le projet de loi C-18 et l'amendement proposé me chiffonne.

Ce qui m'inquiète dans le projet de loi C-18, et dans cet amendement—et je dois dire que de ma part et de celle du gouvernement, il n'y a aucune opposition à ce que nous accordions des avantages égaux aux personnes handicapées, mais cela coûte très cher. Compte tenu des comités qui ont été créés par M. Layton, je crois, nous aurions tort de faire quelque chose en vitesse, comme l'a dit M. Taylor, sans connaître les conséquences... Les personnes handicapées ont assez entendu de foutaise. Faisons-en un domaine distinct, où cela soit bien clair, et où ils aient leur mot à dire. Je crois que ce serait beaucoup plus direct. Je ne sais pas si le ministre partage mon avis.

M. Crosbie: Oui.

Le président: Je crois qu'il le partage, d'après ce qu'il a dit.

M. Benjamin: ... ralentir et vous voulez faire adopter le projet de loi à toute force.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce n'est pas une question de ralentir, c'est une question de faire tout en même temps, et les handicapés reconnaissent que ce n'est pas possible.

M. Ouellet: Monsieur Gray, ces gens ont-ils fait valoir que les responsabilités de la CCT devraient être transmises au nouvel Office?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui.

M. Ouellet: Cet amendement vise justement à donner au nouvel office l'autorité de continuer à faire ce que fait actuellement la CCT et à prendre des mesures correctives.

[Text]

from this and say you want it to go to the agency, but let us not give it to the agency.

The Chairman: Mr. Gray and Mr. Ouellet, we are going to have further discussion on this in debate. We have the Minister here now. Mr. Thacker has said he has to leave at 5 p.m. And there is a statement.

We have had discussion on this amendment. The Chair is going to have this amendment continue to stand, and we will now switch to the Minister giving his statement on Bill C-19. There will be questions from members on Bill C-19, and then the Minister may have to go. But we certainly want to get into his statement.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if it is that unimportant to the Minister that he is going to have to go, let Mr. Thacker present the statement and we will ask him questions.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, we have waited since 1867 to do something for the handicapped people. For God's sake, for once and for all, let us do it right.

The Chairman: This is why the Chair is suggesting the clause continue to stand. We will have further debate on it when the Minister is not here. Let us get on to Bill C-19 and the Minister's statement. With all due respect to Mr. Thacker, who is a very ingenious, lovely colleague of mine, he is not the Minister, and he was not there when this agreement was made with the provincial Ministers. I would like the Minister to read his statement and have discussions and questions on that, and then the Minister can skedaddle, or whatever. And then Mr. Thacker is here to answer in his own competent way.

Clause 35 allowed to stand.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, if you want me to stay longer than 5 p.m., if there is some reasonable, sensible questions being asked... Perhaps Mr. Benjamin might come up with a decent, reasonable, sensible question. It would be a delight to hear it and stay.

Mr. Ouellet: I think you had better go, with that type of—

Mr. Benjamin: Why do you not leave now? You are excused.

Mr. Ouellet: You know nothing about the bill, so—

Mr. Benjamin: And you are not interested in it either.

The Chairman: Order!

Mr. Crosbie: Listen to them growl and snarl, Mr. Chairman.

The Chairman: You are making it difficult for the Chair, Mr. Minister. Let us get on with the statement on Bill C-19.

[Translation]

Vous vous écarter de ce point de vue et vous dites que vous voulez confier les responsabilités à l'Office, mais vous ne voulez pas les lui donner.

Le président: MM. Gray et Ouellet, nous en reparlerons. Le ministre est maintenant ici et M. Thacker nous a dit qu'il doit partir à 17 heures. Il a une déclaration à nous faire.

Nous avons débattu de cet amendement. Le président va mettre l'amendement en réserve, et nous allons maintenant demander au ministre de nous faire sa déclaration sur le projet de loi C-19. Les membres du Comité pourront ensuite lui poser des questions sur ce projet de loi, et le ministre devra s'en aller. Mais nous voulons certainement qu'il nous lise sa déclaration.

M. Benjamin: Monsieur le président, si le ministre y attache si peu d'importance qu'il veut s'en aller, que M. Thacker nous fasse la déclaration et nous lui poserons nos questions.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, nous attendons depuis 1867 de faire quelque chose pour les personnes handicapées. Alors pour l'amour du ciel, une fois pour toutes, faisons les choses comme il faut.

Le président: C'est pourquoi le président propose de mettre l'article en réserve. Nous en reparlerons lorsque le ministre sera parti. Passons maintenant au projet de C-19 et à la déclaration du ministre. Sans vouloir manquer de respect à M. Thacker, qui est un de mes chers collègues, et très intelligent, il n'est pas le ministre, et il n'occupait pas son poste actuel lorsque l'entente a été passée avec les ministres provinciaux. Je voudrais que le ministre nous lise sa déclaration et nous pourrions lui poser nos questions, après quoi il pourra s'en aller. Et M. Thacker restera pour nous répondre avec sa compétence habituelle.

L'article 35 est reporté.

M. Crosbie: Monsieur le président, si vous voulez que je reste au-delà de 17 heures, si on a des questions raisonnables et intéressantes à poser... Peut-être que M. Benjamin pourrait poser une question raisonnable et décente. Ce serait un vrai plaisir que de l'entendre.

M. Ouellet: Je crois qu'il vaut mieux que vous vous en alliez, avec ce genre de...

M. Benjamin: Pourquoi ne partez-vous pas maintenant? Vous en avez la permission.

M. Ouellet: Vous ne connaissez rien au projet de loi, donc...

M. Benjamin: Et cela ne vous intéresse pas non plus.

Le président: A l'ordre!

M. Crosbie: Ecoutez-les gronder et rugir, monsieur le président.

Le président: Vous rendez la tâche bien difficile au président, monsieur le ministre. Venons-en à la déclaration sur le projet de loi C-19.

[Texte]

Mr. Crosbie: I am only giving this statement, Mr. Chairman, because I understand there are some questions raised in this connection. And that is Bill C-19, the fitness test, the safety code, and the disabled.

When we reached agreement with the provinces a couple of years ago, we reached agreement on three main initiatives. First, all jurisdictions agreed in the MOU of February 1985 to eliminate public convenience and necessity and move to reverse onus as soon as possible. Now, unless this legislation is passed, that cannot be done. That date is now January 1, 1988. All the provinces have agreed to move to reverse onus for extra-provincial trucking by that date. They are not going to move there, of course, if we do not pass the legislation.

Second, all jurisdictions agreed to implement a uniform federal-provincial fitness test effective January 1, 1988. The officials have developed such a test. It was agreed to with the provinces about nine months ago. Bill C-19 allows, through paragraph 8(1)(e), the Government of Canada to pass a uniform set of regulations for the fitness test. This will apply to all extra-provincial traffic. But most provinces have also agreed to apply the same test intra-provincially.

Now, what about the contents of the test? It requires, among other things, that all applicants must have insurance; that they all must have a sound operating plan and that they can operate safely.

• 1630

It seems to me to be a pretty good reason to get on with the bill and to have this fitness test used: insurance, a sound operating plan that they can operate safely.

The tests include some elements of the safety code. They also have other requirements.

Third, they all agreed to the new national safety code at our meeting on March 26. All jurisdictions except for the two territories agreed to the elements of the safety code, the detailed standards, the timing, and the cost sharing.

Anyone interested in safety on our highways and with trucking has to be interested in having this bill passed as quickly as possible, because for the first time all these jurisdictions are agreed on the elements of the code, the detailed standards, the timing, and the cost sharing. That means we will have a national safety code passed through federal regulation by January 1, 1988, and all of it will be enforced well before January 1, 1990.

So if the committee enacts Bill C-19, and Parliament does, with the amendments we have proposed, what will we have accomplished that is not now in existence? For extra-provincial trucking we will have less regulation and more competition—that is freedom to move, if that is

[Traduction]

M. Crosbie: Si je fais cette déclaration, monsieur le président, c'est seulement parce qu'il semble y avoir des questions à propos du projet de loi C-19, le test d'aptitude, le code de sécurité, les personnes handicapées.

L'entente que nous avons conclue avec les provinces, il y a à peu près deux ans, portait sur trois initiatives principales. Premièrement, toutes les juridictions ont accepté, dans le protocole d'entente de février 1985, d'éliminer le test de la commodité et de la nécessité publiques pour adopter dès que possible le système du renversement du fardeau et de la preuve. Cela ne peut se faire sans l'adoption de ce projet de loi. La date a maintenant été fixée au 1^{er} janvier 1988. Toutes les provinces ont accepté d'adopter à cette date le renversement du fardeau de la preuve pour les camionnages extraprovinciaux. Ce ne sera pas possible, bien sûr, si nous n'adoptons pas ce projet de loi.

Deuxièmement, toutes les juridictions ont accepté de faire appliquer un test d'aptitude fédéral-provincial uniformisé à compter du 1^{er} janvier 1988. Les fonctionnaires ont mis au point ce test. Les provinces l'ont accepté il y a environ neuf mois. Le projet de loi C-19 autorise, par l'alinéa 8(1)e) le gouvernement du Canada à adopter des règlements uniformes pour le test d'aptitude. Celui-ci s'appliquera à tout le trafic extraprovincial. Mais la plupart des provinces ont accepté d'appliquer le test au trafic intraprovincial.

Maintenant, que sera ce test? Les candidats devront entre autres être assurés; ils devront avoir un plan d'exploitation viable, et être en mesure d'exploiter leur entreprise en toute sécurité.

Cela me paraît être une assez bonne raison d'adopter ce projet de loi et d'utiliser le test d'aptitude: une assurance, un plan d'opération viable qu'il soit en mesure d'appliquer avec sécurité.

Les tests comprennent certains éléments du code de sécurité. Il y a également d'autres exigences.

Troisièmement, tous les participants à la réunion du 26 mars ont accepté la création d'un nouveau code national de sécurité. Toutes les juridictions, à l'exception des deux territoires, ont accepté les éléments du code de sécurité, les normes détaillées, le délai et le partage des coûts.

Tous ceux qu'intéresse la sécurité sur nos routes et le camionnage doivent vouloir faire adopter ce projet de loi le plus rapidement possible, car pour la première fois toutes ces juridictions se sont entendues sur les éléments du code, les normes détaillées, le délai, et le partage des coûts. Cela veut dire que nous aurons un code de sécurité national adopté par arrêté fédéral le 1^{er} janvier 1988, et qui sera pleinement en vigueur avant le 1^{er} janvier 1990.

Donc, si le Comité et le Parlement adoptent le projet de loi C-19, avec les amendements que nous y avons proposés, qu'aurons-nous apporté? Pour les camionnages extraprovinciaux, il y aura moins de réglementation et davantage de concurrence—c'est cela, *Aller sans entraves*,

[Text]

what we believe in—through eliminating the public convenience and necessity test and going to reverse onus by January 1, 1988. If the members of this committee are interested in less regulation and more competition, then they will support this bill, because we will eliminate the public convenience and necessity test and we will go to reverse onus by January 1; in a few months.

There will be something else not now in existence: a new national and uniform fitness test, enacted through federal law and federal regulations. That is not now the case. There will be a significant improvement in highway safety—for those who are interested in highway safety—through the implementation by federal regulation of the national safety code, starting on January 1, with most of it implemented well before January 1, 1990.

For the first time, in addition, the fitness test and the safety code will be a requirement for entry. Then we will have a phasing out of economic regulation through the elimination of the reverse onus test itself on January 1, 1993, allowing more than enough time for truckers to adjust and for all of the safety code to be fully implemented in all jurisdictions.

That is what we will have accomplished that is not now the case if the bill passes.

The truckers wanted more time, and they have been persuasive, apparently, with the provinces, who faced me with this consensus. I realize the shippers and some of the members of the committee may be concerned about extending the reverse onus clause further, from three to five years. But if we do not do this, at the request of the provinces—it is their request; it was a consensus I was given; in other words, a unanimous request of the provinces—we are going to have, I do not doubt at all, major federal-provincial difficulties. After all, we have to admit that they administer the new regime. We know Ontario, certainly the largest province in population, perhaps in area as well, is enacting legislation that will have reverse onus remaining in place for five years. If we only provide reverse onus for three years, there is going to be incompatibility there. If we do not honour this new federal-provincial agreement, we know the Governments of Ontario, Manitoba, and Quebec are going to protest strenuously; and probably others.

We know Quebec has strenuously urged that we should do exactly what we are doing. The Minister of Transport from Quebec was extremely pleased at our meeting when we agreed to this request. The Minister was not there from Ontario. We know the position of Manitoba.

So while five years is slower than we initially wanted, there are certainly good reasons to accommodate these provincial demands. I think it would be a sad mistake if

[Translation]

si c'est ce que nous voulons—en éliminant le test de commodité et de nécessité publique, et en adoptant le système du renversement du fardeau de la preuve à partir du 1^{er} janvier 1988. Si les membres du Comité veulent moins de réglementation et davantage de concurrence, ils appuieront le projet de loi, car il permettra d'éliminer le test de commodité et de nécessité publique et de passer au renversement de la preuve à partir du 1^{er} janvier, c'est-à-dire dans quelques mois.

Nous aurons aussi une autre chose qui n'existe pas encore: un nouveau test national et uniformisé d'aptitude, édicté par la loi et les règlements fédéraux. Ce n'est pas le cas actuellement. Pour ceux qui s'intéressent à la sécurité sur les routes, il y aura une importante amélioration dans ce domaine avec l'application par règlements fédéraux d'un code national de sécurité, à compter du 1^{er} janvier, dont la plupart des éléments seront en vigueur avant le 1^{er} janvier 1990.

En outre, pour la première fois, il faudra répondre à la fois aux exigences du test d'aptitude et du test de sécurité pour entrer sur le marché. La réglementation économique sera ensuite graduellement éliminée, avec l'abandon du renversement du fardeau de la preuve le 1^{er} janvier 1993, ce qui donnera davantage de temps aux camionneurs pour s'adapter et pour l'application totale de tous les éléments du code de sécurité dans toutes les juridictions.

Voilà ce que nous pouvons réaliser en adoptant ce projet de loi.

Les camionneurs voulaient davantage de temps, et ils ont apparemment réussi à convaincre les provinces qui se sont présentées devant moi en front uni. Je comprends que les expéditeurs et que certains membres de ce comité puissent être inquiets de voir prolonger le renversement du fardeau de la preuve de trois ans à cinq ans. Mais si nous n'accédons pas à la demande des provinces—car ce sont les provinces qui l'ont demandé, à l'unanimité—je ne doute aucunement que nous aurons de sérieuses difficultés dans les relations fédérales-provinciales. Après tout, il faut bien reconnaître que ce sont les provinces qui administreront le nouveau régime. Nous savons que l'Ontario, qui est certainement la première province par la population, et peut-être aussi par la superficie, est en train de promulguer une loi qui maintiendra le renversement du fardeau de la preuve pendant cinq ans. Si nous ne le permettons que pendant trois ans, il y aura incompatibilité. Si nous ne tenons pas à la parole donnée aux provinces, nous savons déjà que les gouvernements de l'Ontario, du Manitoba et du Québec protesteront vigoureusement; et les autres aussi probablement.

Nous savons que le Québec nous a vivement recommandé de faire exactement ce que nous faisons. Le ministre des Transports du Québec s'est montré très heureux lors de notre réunion lorsque nous avons accédé à sa demande. Le ministre de l'Ontario n'était pas présent. Nous savons quelle est la position du Manitoba.

Alors, même si cinq ans, c'est plus que nous ne voulions au départ, il y a certainement de forts bonnes raisons pour accéder à la demande des provinces. Je crois que ce serait

[Texte]

we throw the whole thing open again. There will be a lot of tension and bad feeling with the provinces.

There are questions about the disabled. Well, we have dealt with those. I just wanted to say that we are committed to improving transportation for the disabled, and that is why we have tabled the amendments so the agency would have the same powers as the CTC now has. I will be going to the Cabinet in the near future asking for approval for special legislation to deal with accessibility standards across all modes. We want to consult fully with the disabled on all these measures before we rush into it.

• 1635

We think other amendments to section 35 now before you, giving the Agency powers over all standards for all modes is premature; they will not have the personnel; they will not be able to fulfil that role properly.

That is my statement, Mr. Chairman. If you have questions that will require me to stay beyond 5 p.m., I will stay beyond 5 p.m. If you have questions that require me to stay beyond 6 p.m., then I will do my best to stay beyond 6 p.m. If you think I can be helpful, then I will stay.

The Chairman: Well, thank you—

Mr. Benjamin: The bell is going to ring at 5.45 p.m..

The Chairman: If the bells are going to ring, it is most likely going to be at 5.45 p.m., so we have that time. We will see what will happen at 5.45 p.m. Are there questions on the Minister's statement on Bill C-19?

Mr. Ouellet: I have questions.

The Chairman: Well, no, first on the statement on Bill C-19.

Mr. Ouellet: On Bill C-19.

The Chairman: I will come back to you.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I must say that the information I have been receiving from some of the provincial ministers is different from what the Minister of Transport is saying, so I will reserve my remarks for a later date. I think I would like to send copies of this statement to some of these colleagues and get their views. If it is true that they are all in agreement and they say the same thing, then I think the Minister is right to suggest to us that this bill should be passed as quickly as possible, but if, as I have the feeling, they are not saying the same things, if the reverse onus does not mean the same thing for everyone and the standards of safety are not the same for everyone, then there is reason to be concerned, and I want to check with some of my contacts in the provincial

[Traduction]

une grave erreur que de tout remettre en question. Cela causerait des tensions et provoquerait le mécontentement des provinces.

Il y a des questions concernant les personnes handicapées. Nous en avons déjà parlé. Je tiens simplement à dire que nous nous sommes engagés à améliorer les transports pour les personnes handicapées, et c'est la raison pour laquelle nous avons proposé des amendements visant à donner à l'Office les pouvoirs qu'a actuellement la CCT. Dans un avenir prochain, je demanderai au Cabinet d'approuver une loi spéciale concernant les normes d'accessibilité relativement à tous les moyens de transport. Nous voulons consulter pleinement tous les handicapés au sujet de ces mesures avant de les adopter à la hâte.

Nous considérons comme prématurées les autres modifications à l'article 35 dont le Comité est actuellement saisi, donnant à l'office l'autorité en ce qui concerne toutes les normes; il n'aura pas le personnel suffisant et ne sera pas en mesure de jouer ce rôle comme il convient.

Voilà donc ma déclaration, monsieur le président. Si je dois rester après 17 heures pour répondre à vos questions, je le ferai. Si vos questions se prolongent après 18 heures je ferai alors mon possible pour rester. Si vous croyez que je puis vous être utile, alors je resterai.

Le président: Merci. . .

M. Benjamin: La sonnerie se fera entendre à 17h45.

Le président: Si la sonnerie se fait entendre, ce sera probablement à 17h45. Par conséquent, nous disposons de ce temps. Nous verrons ce qui se passera à 17h45. Y a-t-il des questions au sujet de la déclaration du ministre relativement au projet de loi C-19?

M. Ouellet: J'ai des questions.

Le président: Et bien, non, d'abord au sujet de la déclaration relativement au projet de loi C-19.

M. Ouellet: Sur le projet de loi C-19.

Le président: Je reviendrai à vous.

M. Ouellet: Monsieur le président, comme les renseignements que j'ai reçus de certains ministres provinciaux diffèrent de ce que le ministre a dit, je réserve mes remarques pour une date ultérieure. J'aimerais faire parvenir des copies de cette déclaration à certains de ces collègues pour connaître leurs opinions. S'ils sont effectivement tous d'accord et qu'ils disent tous la même chose, alors je crois que le ministre a raison lorsqu'il dit que ce projet de loi devrait être adopté le plus rapidement possible. Mais si, comme je le crains, ils ne disent pas la même chose, si le renversement du fardeau de la preuve et les normes de sécurité ne sont pas les mêmes pour tout le monde, alors il y a lieu de s'inquiéter. Je veux d'abord communiquer avec les autorités provinciales pour en

[Text]

authorities to know more about it and I will reserve my words for a little later.

The Chairman: Your reservation is noted, but why do you not go out of the room now and phone some of your contacts—seriously—because Bill C-19 will be before us in some form tomorrow.

Mr. Ouellet: I will make my remarks tomorrow or the day after or later.

The Chairman: Who else? I have Mr. Benjamin on the statement.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): On a point of order, Mr. Chairman. I think Mr. Ouellet has alluded to having information that perhaps the Minister does not have, so if he has it before him, why could he not distribute copies of that now?

The Chairman: I did not infer that from what he said. He said that he has heard that the thing may not be quite. . . Mr. Minister, you say you want to raise a point of order too?

Mr. Crosbie: Yes. Mr. Ouellet is questioning my word and I certainly want to raise a point of order. I am reporting on what happened at a meeting of the provincial Ministers on March 26 and—

Mr. Ouellet: I am not questioning your word, Mr. Minister.

Mr. Crosbie: Mr. Ouellet seems to be questioning whether I am giving an accurate account of what happened. There are transcripts available of what transpired on March 26.

The Chairman: I did not consider that he was questioning your word. I considered that he did feel there may be a different interpretation on what had gone on at that meeting. You were there; I was not and Mr. Ouellet was not. He wanted to check with some people who may have been there and that is all I inferred from Mr. Ouellet's remarks.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I beg to differ. The Minister has given his version. Let Mr. Ouellet give his version, if he is not in complete agreement with what the Minister has said.

The Chairman: Mr. Ouellet has asked to reserve any further comment on the Minister's statement depending on what he finds out from whatever sources, and it does not take a genius to imagine what sources he might be checking with—some other Ministers that were there.

Mr. Crosbie: Might I say, Mr. Chairman, that I did not want to change this from three years to five. In fact I am not in favour, really, of the three years. This is a compromise; this is as a result of pressure from the provinces who presumably are responding to pressure from the truckers; the Government of Quebec is one major example.

[Translation]

savoir davantage et je garderai mes commentaires pour plus tard.

Le président: Nous en prenons bonne note, mais pourquoi n'allez-vous pas tout de suite téléphoner à ces personnes—sérieusement—parce que nous aurons devant nous demain le projet de loi C-19 sous une forme quelconque.

M. Ouellet: Je ferai mes remarques demain ou le jour suivant ou plus tard.

Le président: Qui d'autre? Monsieur Benjamin au sujet de la déclaration.

M. Gray (Bonaventure—Île-de-la-Madeleine): Un rappel au règlement, monsieur le président. Je crois que M. Ouellet a fait allusion qu'il avait des renseignements que le ministre n'a peut-être pas. Par conséquent, s'il les a devant lui, pourquoi ne pas en distribuer des exemplaires maintenant?

Le président: Ce n'est pas ce que j'ai conclu d'après ce qu'il a dit. Il a dit avoir entendu dire que ce ne serait peut-être pas très. . . Monsieur le ministre, vous voulez faire aussi un rappel au règlement?

M. Crosbie: Oui, monsieur Ouellet met ma parole en doute et je veux certainement faire un rappel au règlement. Je rapporte ici ce qui s'est produit à une réunion des ministres provinciaux le 26 mars et. . .

M. Ouellet: Je ne mets pas votre parole en doute, monsieur le ministre.

M. Crosbie: Monsieur Ouellet semble douter que je rapporte de façon précise ce qui s'est produit. Il peut consulter les transcriptions de ce qui s'est produit le 26 mars.

Le président: Je ne considère pas qu'il mettait votre parole en doute. Je crois qu'il estime plutôt qu'il y a peut-être une interprétation différente de ce qui s'est produit à cette réunion. Vous étiez là; je n'y étais pas et M. Ouellet non plus. Il voulait vérifier auprès de certaines personnes qui étaient peut-être là et c'est tout ce que j'ai conclu des remarques de M. Ouellet.

M. Gray (Bonaventure—Île-de-la-Madeleine): Je ne suis pas d'accord. Le ministre a donné sa version. Laissez M. Ouellet donner la sienne, s'il n'est pas complètement d'accord avec ce que le ministre a dit.

Le président: M. Ouellet a demandé de réserver tout autre commentaire sur la déclaration du ministre selon ce qu'il apprendra de ses sources, et cela ne prend pas un génie pour imaginer qu'elles sont ces personnes auprès de qui il ira se renseigner—d'autres ministres qui étaient là.

M. Crosbie: Permettez-moi de dire, monsieur le président, que je ne voulais pas ce changement de trois à cinq ans. En fait, je ne suis pas réellement en faveur de trois ans. C'est un compromis auquel nous avons dû venir par suite des pressions des provinces qui à leur tour réagissent aux pressions des camionneurs; le gouvernement du Québec en est un exemple important.

[Texte]

In the interest of harmonious relations with the provinces, we have put this proposal before you. That is why I think it would be a mistake for you to change that, but if Mr. Ouellet has some other information, if there is some recantation, if there have been some further changes in the provincial initiatives, I would like to have them wire me or telex me. If his sources say that they do not agree with this now, that they want to go back to three years or they want to go to no years or whatever, a simple telex to me would be very helpful.

The Chairman: Well, Mr. Minister, I know from certain members—all the members of the committee, I think, but certainly a good number of the members of the committee—that regardless of what happened in the meeting, the information you set out in your statement certainly is most helpful for something that has been very confusing as we have debated this week.

• 1640

Mr. Benjamin: Mr. Minister, you want to bring in the reverse onus in trucking and keep it there for five years instead of three. We have an amendment that will allow us to go directly to the fitness test one year after the implementation of the safety code, because, for example, the Canadian Trucking Association, the transport lawyers, and others feel that reverse onus is *de facto* deregulation, and it is unworkable as a test.

Now, why would you and the government have any problem with going directly to a fitness test? You will have criteria for it and you will have the National Safety Code. Why not go directly to the fitness test, and you may not have to have five years of reverse onus? What would be wrong with something in the bill that would allow the national authority and the provincial governments to move to the fitness test criteria sooner than the five years?

Mr. Crosbie: This has been a long, onerous negotiation in the trucking area, where the federal government only has part of the jurisdiction. We have to deal with 12 other jurisdictions, and in addition to that a number of other shippers, truckers, and the like. The result that is before you now is a compromise reached with all these different interests.

It was the truckers' association, as I understand it, who originally wanted the reverse onus provision put in there to gain them some time while this change occurred. Now, apparently, they have changed their minds. Now that we have got this far, you say they are supporting your suggestion that we go right on to the fitness test, or whatever. There are a number of other conditions they would like to see carried out, which would mean the bill would never pass into execution.

[Traduction]

Dans l'intérêt des relations harmonieuses avec les provinces, nous vous avons présenté cette proposition. C'est pourquoi je crois que ce serait une erreur que vous la changiez, mais si M. Ouellet dispose d'autres renseignements, s'il y a rétractation, s'il y a eu d'autres changements sur le plan des initiatives provinciales, j'aimerais qu'on m'en fasse part par telex. Si ses sources lui apprennent qu'elles ne sont pas d'accord avec cela, qu'elles veulent revenir à trois ans ou qu'elles veulent éliminer cette période ou quoique ce soit, il serait très utile qu'on m'envoie un simple telex.

Le président: Et bien, monsieur le ministre, je sais que selon certains membres—je crois certainement un bon nombre des membres du Comité—que peut importe ce qui s'est produit au cours de cette réunion, les renseignements que vous nous avez exposés dans votre déclaration sont certainement des plus utiles pour ce qui est du sujet de nos délibérations cette semaine, où il est très difficile de se retrouver.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, vous voulez mettre en vigueur le renversement du fardeau de la preuve pour le camionnage et ce, pendant une période de cinq ans plutôt que de trois. Nous avons une modification qui nous permettra de passer directement aux critères d'aptitude un an après la mise en vigueur du code de sécurité, parce que, par exemple, l'Association canadienne de camionnage, les avocats dans le domaine du transport et d'autres personnes sont d'avis que le renversement du fardeau de la preuve est une déréglementation *de facto* et qu'il est impraticable à titre de critère.

Maintenant, pourquoi est-ce que vous et le gouvernement ne voulez pas passer à un critère d'aptitude? Vous auriez certains critères ainsi que le Code national de sécurité. Pourquoi ne pas passer directement à un critère d'aptitude plutôt que d'avoir le renversement du fardeau de la preuve pendant cinq ans? Pourquoi ne pas avoir une disposition dans le projet de loi qui permette à l'autorité nationale et aux gouvernements provinciaux de passer aux critères d'aptitude avant que n'expire cette période de cinq ans?

M. Crosbie: Les négociations ont été longues et difficiles dans le domaine du camionnage, où le gouvernement fédéral n'a qu'une partie de la compétence. Nous devons traiter avec 12 autres compétences en plus des autres expéditeurs, camionneurs, et cetera. Ce que vous avez devant vous est donc un compromis auquel nous sommes arrivés pour tenir compte de tous ces intérêts différents.

Je crois que c'est l'Association des camionneurs qui voulait initialement inclure une disposition relative au renversement du fardeau de la preuve afin de gagner un peu de temps pendant la période de transition. Il semble maintenant qu'ils aient changé d'idée. Maintenant que nous sommes allés aussi loin, vous dites qu'ils appuient votre suggestion de passer directement au critère d'aptitude. Ils aimeraient que d'autres conditions soient établies, ce qui veut dire que le projet de loi ne serait jamais appliqué.

[Text]

In any event, what we have before this committee is a compromise. It is a system that will work, on which we have the agreement of the 12 jurisdictions that are involved, except for the 2 territories, which have not yet accepted it because of the cost factor—they are wondering whether they can afford the cost—although we are hopeful the N.W.T. are going to be able to participate, now that they are rethinking it.

So my answer is that we cannot accept doing what you are suggesting now, because it would be contrary to what we have worked out with all these variegated interests.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sure the Minister must be aware the previous head of the Interstate Commerce Commission, who served his four years, explicitly urged us not to make the mistakes they made in the trucking business.

What we are faced with, Mr. Minister, is that new licensees will get in under the reverse onus but will not meet a fitness test, because you have not put it in place. So the flood gates are open with reverse onus. Why not at least provide an amendment in this bill that will say you do not necessarily have to wait the five years? As and when the safety code is in place, and the criteria for a fitness test are in place, then they are implemented.

I will fire the second barrel of my double-barrelled question. In the case of competitive line rates, I appreciate the government has an amendment. We have one.

• 1645

Would the Minister agree that competitive line rates are not available to U.S. carriers unless and until they are available to Canadian carriers? And do not talk to me about a major Canadian railway operation in the United States. They rank about seventh or eighth; they are small potatoes.

The Chairman: Seventh.

Mr. Benjamin: Yes.

But, even there, a Canadian-owned railroad in the United States cannot use competitive line rates in the United States. So is that element of fairness or reciprocity or "we will do unto you what you do unto us" kind of a thing in the cards as far as the government is concerned?

Mr. Crosbie: As my statement says, all jurisdictions have agreed to implement the uniform federal-provincial fitness test effective January 1, 1988.

With respect to the gentleman who had been with the Interstate Commerce Commission, I believe he said that we should not go into the fit, willing, and able stage until we have the safety code in place. Quite obviously, the

[Translation]

En tout cas, ce que nous présentons au Comité est un compromis. C'est un système qui fonctionnera, sur lequel les 12 intéressés se sont mis d'accord, sauf dans le cas des deux territoires, qui ne l'ont pas encore accepté en raison du facteur coût... ils se demandent s'ils en ont les moyens... bien que nous avons bon espoir que les Territoires du Nord-Ouest soient en mesure de participer, après y avoir bien réfléchi.

Je répondrai donc que nous ne pouvons pas accepter ce que vous proposez maintenant, car cela serait contraire au compromis auquel nous sommes arrivés en tenant compte de tous les intérêts.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis certain que le ministre doit savoir que l'ancien chef de l'*Interstate Commerce Commission*, qui a agi à ce titre pendant quatre ans, nous a formellement recommandé de ne pas faire les mêmes erreurs qu'ils ont faites dans le domaine du camionnage.

Ce qui se produira, monsieur le ministre, c'est que les nouveaux exploitants obtiendront une licence selon le principe du renversement du fardeau de la preuve, mais ils ne répondront pas aux critères d'aptitude, parce que vous n'aurez pas mis ce test en place. Par conséquent, le renversement du fardeau de la preuve ouvre les portes toutes grandes. Pourquoi ne pas prévoir au moins une modification à ce projet de loi disant que vous n'attendrez pas nécessairement cinq ans? Lorsque le code de sécurité sera en vigueur et que les critères du test d'aptitude auront été établis, alors, ils pourront être appliqués.

Je vais maintenant vous poser la seconde partie de ma question à deux volets. En ce qui concerne les prix de lignes concurrentiels, je crois que le gouvernement propose une modification. Nous en avons une.

Le ministre convient-il que les prix de lignes concurrentiels ne sont pas offerts aux transporteurs américains à moins qu'ils le soient aux transporteurs canadiens? Et ne me parlez pas d'une importante exploitation ferroviaire canadienne aux États-Unis. Elle se place au septième ou au huitième rang, elle n'est pas importante.

Le président: Au septième rang.

M. Benjamin: Oui.

Mais même là, un chemin de fer appartenant à des Canadiens ne peut pas utiliser des prix de lignes concurrentiels aux États-Unis. Par conséquent, le gouvernement envisage-t-il un élément d'équité ou de réciprocité, du genre «œil pour œil dent pour dent»?

M. Crosbie: Comme je l'ai dit dans ma déclaration, toutes les compétences sont convenues de mettre en oeuvre un test d'aptitude fédéral-provincial uniforme à compter du premier janvier 1988.

Pour ce qui est de la personne qui a travaillé pour l'*Interstate Commerce Commission*, je crois qu'elle a dit que nous ne devrions pas en venir au critère d'aptitude avant que ne soit établi un code de sécurité. Il est assez

[Texte]

National Safety Code is going to be well in place, under what we are proposing, before the fit, willing, and able test is in full fettle, because that is not until 1993, until the five years are up. Even under the three years, we were more than satisfied that the National Safety Code would have been well in place; but under the five years it is certainly going to be well in place. So there will be no fit, willing, and able test only until then.

On the reverse onus, obviously that introduces a measure of freedom in trucking regulations, because you are going to have the responsibility, if you object, of showing somehow or other that the other man's or woman's application is contrary to the public interest. If it is obviously contrary to the public interest, you will be able to show that.

On the latter part of the question, competitive line rates, these provisions are not in this bill to help the American railroads. We are not proposing, at all, to assist the U.S. railroads. But, if Canadian captive shippers are to be assisted in getting some competition induced with respect to their rates, then the possibility of U.S. railroads being in a position to do that has to be conceded. If we do not concede that, then we cannot have competitive line rates; and the reason we have competitive line rates in here is to help Canadian shippers. It is to help Canadians, and the use of American railroads is simply a means to that end. But without that possible means there will be no end of helping Canadian captive shippers, particularly in the west.

I am surprised, Mr. Benjamin, with you being from Saskatchewan, which I think is in the west, that you are fighting this tooth and nail on behalf of CP and CN.

Mr. Benjamin: I only want to say to the Minister that he said do not deregulate until we have a safety code. That is what Mr. Taylor said: do not do it until the safety code is in place and functioning and being enforced.

Mr. Crosbie: We are not going to.

Mr. Benjamin: Look, if you are going to have reverse onus, which is unworkable. . . Nobody is going to be able to succeed on a reverse onus contest. You know and I know that it is a waste of bloody time.

Mr. Minister, you are putting up the money for the provinces to administer the new National Transportation Act in the area of trucking and Bill C-19. The federal authority has the jurisdiction on interprovincial and international trucking, and if you are putting up the money then surely to goodness you have the right of say-so; and if they still refuse to co-operate then you can always take back that jurisdiction and implement it yourself.

[Traduction]

évident que selon ce que nous proposons, le Code national de sécurité sera bien établi avant que le test d'aptitude soit appliqué, car cela ne se fera pas avant 1993, à la fin des cinq ans. Même avec une période de trois ans, nous serions plus que certains que le Code national de sécurité serait bien établi; mais il le sera certainement si la période est de cinq ans. Par conséquent, les critères d'aptitude ne s'appliqueront qu'à ce moment-là.

Il est évident que le renversement du fardeau de la preuve introduit une mesure de liberté dans la réglementation sur le camionnage, car si vous vous opposez, vous devrez démontrer d'une façon ou d'une autre que l'application de cette autre personne est contraire à l'intérêt public. S'il est évident qu'elle est contraire à l'intérêt public, vous serez en mesure de le prouver.

Pour ce qui est de la dernière partie de la question, les prix de lignes concurrentiels, ces dispositions ne font pas partie du projet de loi pour aider les chemins américains. Nous ne proposons pas du tout d'aider les chemins de fer américains. Mais si nous voulons aider les expéditeurs captifs canadiens à avoir des prix concurrentiels, alors il faut admettre la possibilité que les chemins de fer américains puissent être en mesure de le faire. Si nous n'admettons pas cela, alors nous ne pourrions pas avoir des prix de lignes concurrentiels; c'est pour aider les expéditeurs canadiens que nous avons des prix de lignes concurrentiels ici. C'est pour aider les Canadiens, et l'utilisation des chemins de fer américains n'est qu'un simple moyen pour atteindre cette fin. Sans cette possibilité, nous ne pourrions aider les expéditeurs captifs canadiens, particulièrement ceux de l'Ouest canadien.

Je m'étonne que vous, monsieur Benjamin, qui venez de la Saskatchewan qui se trouve je crois dans l'ouest, vous opposez aussi vivement à cette disposition au nom du CP et du CN.

M. Benjamin: Je ne veux que rappeler au ministre qu'il a dit de ne pas déréglementer jusqu'à ce que nous ayons un code de sécurité. C'est ce que M. Taylor a dit: Ne le faites pas avant qu'un code de sécurité soit établi, qu'il fonctionne et qu'il soit mis en vigueur.

M. Crosbie: Nous n'allons pas le faire.

M. Benjamin: Écoutez, si vous adoptez le principe du renversement du fardeau de la preuve qui est impraticable. . . Personne ne va réussir à renverser le fardeau de la preuve. Vous le savez et je sais que ce n'est qu'une perte de temps.

Monsieur le Ministre, vous fournissez les fonds pour que les provinces administrent la Loi nationale sur les transports dans le domaine du camionnage et le projet de loi C-19. L'autorité fédérale a la compétence en matière de camionnage international et interprovincial, et si vous fournissez des fonds, alors vous aurez certainement votre mot à dire; s'il refuse toujours de coopérer, alors vous pouvez toujours reprendre cette autorité et exercer votre compétence dans ce domaine.

[Text]

[Translation]

• 1650

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, we can see what the state of federal-provincial relations will be if the NDP party poll results hold up and they can get another 5% or 10% in the polls, what kind of a balkanized battlefield we will have in the area of federal-provincial relations in this country. After all, trucking and the highways are provincial jurisdictions. We cannot have an effective national system of doing anything about trucking without the co-operation of the provinces. I mean, who is going to be on the highway to check on your rules and regulations? Who is going to enforce it and police it? If we do not have the co-operation of the provinces, we would have to hire thousands of people ourselves and have our own federal enforcement agencies all through the country. It just does not make any sense, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. I must say I appreciate the Minister's explanation here, because I was very concerned about waiting for the five years for the fit, willing, and able to kick in. But I can see the advantages of Bill C-19 in its present form—even by putting those dates in—what we will have, and particularly with regard to the safety aspect, the National Safety Code and the fitness test that will all be in place and operational within it. And if we have the co-operation of the provinces who have said they can do these things by 1990, then we are far better off with what Bill C-19 is putting forward now, than what we have had in times past. So I see no alternative but for us to go along with what the Minister has agreed to with his counterparts in the provincial jurisdictions.

These are the people who really have the jurisdiction. We cannot lose sight of that. Even though we are picking up a major portion of the bill, it is very important that we keep them onside with us. That way we have them onside because we have not gone back on them.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Angus, do you have a question or comment?

Mr. Angus: Yes. Two quick questions, Mr. Chairman, dealing with the fitness test.

Mr. Minister, in your statement to us today you make reference to the fitness test including an operating plan. That is obviously at the entry stage. Is there a component of that fitness test that requires ongoing monitoring of that operating plan to ensure the ongoing financial stability—because I assume that is what it really is talking about—throughout the operation of the transportation company?

Mr. Crosbie: I will ask Mr. Mulder to answer.

Mr. Mulder: The very simple answer is yes, sir. And a more detailed one is, what this fitness code provides for is not only an operating plan, but also to make sure that

M. Crosbie: Monsieur le président, nous pouvons voir dans quel état serait les relations fédérales-provinciales si les résultats du sondage concernant le Nouveau parti démocratique se maintiennent et s'ils obtiennent l'appui de 5 ou 10 p. 100 de plus, nous pourrions voir quel genre de champs de bataille nous aurons dans le domaine des relations fédérales-provinciales au pays. Après tout, le camionnage et les routes relèvent de la compétence provinciale. Nous ne pouvons pas avoir un réseau national efficace si nous n'avons pas la collaboration des provinces. Qui sera sur les routes pour vérifier si l'on respecte les règlements? Qui les fera respecter, qui veillera à leur application? Si nous n'avons pas la collaboration des provinces, nous serons obligés d'embaucher des milliers de personnes et de mettre en place nos propres offices fédéraux partout au pays. Cela n'a tout simplement pas de bon sens, monsieur le président.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Je dois dire que je comprends l'explication du ministre ici, car le fait d'attendre cinq ans pour que s'appliquent les critères d'aptitudes m'inquiète beaucoup. Mais je peux voir les avantages du projet de loi C-19 tel qu'il est présenté—même en ajoutant ces dates—notamment en ce qui concerne l'aspect de sécurité, le code national de sécurité et le test qui seront établis et mis en vigueur selon ce projet de loi. Si nous avons la collaboration des provinces qui ont dit qu'elles pouvaient faire ces deux choses d'ici 1990, ce que le projet de loi C-19 propose maintenant sera beaucoup plus avantageux pour nous que ce que nous avions auparavant. Je ne vois donc pas d'autre solution pour nous que d'accepter ce que le ministre a convenu avec ses homologues des gouvernements provinciaux.

Il ne faut pas oublier que cette question relève réellement de leur compétence. Même si nous payons une partie importante de la facture, il est très important que nous les gardions de notre côté. De cette façon, nous les avons de notre côté parce que nous ne les avons pas trahis.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Angus, avez-vous une question ou un commentaire?

M. Angus: Oui. Deux questions rapides, monsieur le président, concernant le test d'aptitude.

Monsieur le ministre, dans votre déclaration aujourd'hui vous avez parlé d'un test d'aptitude et d'un plan d'exploitation, évidemment à l'étape de l'entrée. Y a-t-il un élément de ce test d'aptitude qui exige la surveillance permanente de ce plan d'exploitation afin de garantir la stabilité financière permanente—car je suppose que c'est réellement ce dont il est question—pendant toute la période au cours de laquelle la compagnie de transport fonctionne?

M. Crosbie: Je demanderai à M. Mulder de répondre.

M. Mulder: Une réponse très simple est oui, monsieur. Si vous voulez plus de détails, je vous dirai que le code d'aptitude ne prévoit pas seulement un plan d'exploitation

[Texte]

people can live up to it. And to make sure that the provinces can check on whether or not the person is living up to this, we will have legal amendments to Bill C-19 that transfers our delegation to get involved in looking at their distribution centres, for example, and to look at their safety practices so that the provincial regulators can be satisfied that they are indeed checking their vehicles, maintaining them properly, etc. They can get into their accounts and their expenditures, for example.

Mr. Angus: Second question. Does the fitness test itself apply at any time during the reverse-onus phase?

Mr. Mulder: Yes. On January 1, 1988, you will have reverse onus, a fitness test and a safety code; all three. And on January 1, 1993, two things remain, the fitness test and the safety code. It is only the reverse onus then that would disappear if these amendments go through. All three will be in place on January 1, 1988, and for the safety code, most of it will be in place now and, indeed, almost all of it, another 40% or so, will be in place by January 1, 1989. There are only some parts that will not be done until January 1, 1990, and most of that came at the provincial governments' request saying that they wanted a little more time.

Mr. Angus: So during that period of time when all three components are in place, does any one of them have precedence over the other? And if so, what is the hierarchy?

Mr. Mulder: No. All three would come in. So when a person makes an application, first he has to go through the reverse onus process. No licence will be given until the province is satisfied he meets the fitness test, and part of the element of the fitness test is the operational safety of the thing. He has to meet that standard.

Now, the safety code deals with other things that do not just apply to the trucker. It also means, for example, driver training, the state of the highways, etc., hours of work.

Mr. Benjamin: Would the provinces be willing to agree that as and when the fitness test and the safety code are in place, the reverse-onus period could be shortened. Why have the reverse onus once you have the other two in place?

• 1655

Mr. Mulder: It was largely at the request of the provinces. For example, the Manitoba government, Mr. Plohm, very much insisted on this.

Mr. Benjamin: Yes, I know.

[Traduction]

mais veillera aussi à ce que les gens le respectent. Afin de garantir que les provinces puissent vérifier si la personne le respecte ou non, le projet de loi C-19 de sorte que sera transféré notre pouvoir de participer à l'examen de leurs centres de distribution, par exemple, et d'examiner leurs pratiques de sécurité, c'est-à-dire que les organismes provinciaux de réglementation puissent s'assurer qu'ils vérifient leurs véhicules, qu'ils les entretiennent convenablement, etc. Ils ne peuvent cependant pas vérifier leur comptabilité et leurs dépenses, par exemple.

M. Angus: Une deuxième question. Le test d'aptitude s'applique-t-il n'importe quand au cours de l'étape du renversement du fardeau de la preuve?

M. Mulder: Oui. Le 1^{er} janvier 1988, il y aura le renversement du fardeau de la preuve, un test d'aptitude ainsi qu'un code de sécurité; tous les trois. Le 1^{er} janvier 1993, deux mesures resteront en place, c'est-à-dire le test d'aptitude et le code de sécurité. Seul le renversement du fardeau de la preuve disparaîtra si ces modifications sont adoptées. Ces trois mesures seront établies le 1^{er} janvier 1988 et pour ce qui est du code de sécurité, il sera établi en grande partie tout de suite et bien sûr, en grande partie, c'est-à-dire environ un autre 40 p. 100, sera établi d'ici au 1^{er} janvier 1989. Seulement certaines parties ne seront pas en vigueur avant le 1^{er} janvier 1990, et ce à la demande des gouvernements provinciaux qui nous ont demandé un peu plus de temps.

M. Angus: Donc pendant la période où les trois mesures seront en vigueur, est-ce que l'une aura la priorité sur les autres? Si c'est le cas, quel sera l'ordre de priorité?

M. Mulder: Non. Les trois mesures seraient égales. Par conséquent, lorsqu'une personne présente une demande, elle doit d'abord satisfaire au principe du renversement du fardeau de la preuve. Aucune licence ne sera accordée jusqu'à ce que la province soit persuadée que cette personne répond aux critères d'aptitude, et la sécurité opérationnelle est un élément du test d'aptitude. Cette personne doit donc satisfaire à cette norme.

Maintenant, le code de sécurité concerne deux autres choses qui ne s'appliquent pas seulement aux camionneurs. Cela signifie aussi, par exemple, la formation du conducteur, la condition des routes, les heures de travail, etc.

M. Benjamin: Est-ce que les provinces seraient prêtes à accepter que lorsque que le test d'aptitude et le code de sécurité seront en vigueur, la période du renversement du fardeau de la preuve devrait être raccourcie. Pourquoi devons-nous avoir le renversement du fardeau de la preuve une fois que les deux autres mesures seront en vigueur?

M. Mulder: C'est surtout à la demande des provinces. Par exemple, le gouvernement du Manitoba, M. Plohm, a beaucoup insisté là-dessus.

M. Benjamin: Oui, je sais.

[Text]

Mr. Mulder: He not only wanted five years, he wanted it to be longer than five years, the reverse onus.

Mr. Benjamin: I know; we had an argument about that.

Mr. Mulder: The Ontario government got five years. The Quebec government wanted longer than five years. So, as the Minister has indicated, we did not want it open-ended. We thought there should be at least some time limit. So we thought, as a compromise, in five years we would meet.

Mr. Angus: Okay.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Angus, Mr. Benjamin.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: When I first heard of the extension to five years I was a little concerned, but the more I think about it the more sensible it is. I had to administer this for quite a—well, for the full 20 years. The same boards that are administering the public convenience and necessity will be administering the reverse onus, and then, if there is—will be administering the fitness test. And, consequently, we have the same people administering all three.

Now, to suddenly jump from public necessity to fitness is too big a gap, and I do not agree at all that the reverse onus has no merit, it does have merit. With regard to public convenience and necessity, every competitor comes in and says, we do not want this man to get a licence because he will interfere with my business. I have seen it time and time again: they simply added another truck or another bus in order to keep the monopoly.

The reverse onus is going to be a little different. With the reverse onus, anybody can come in and say, it is not in the public interest for this man to get a licence. The board is going to listen, if it is not in the public interest, far more than they are going to listen to a competitor who simply wants to keep the monopoly all to himself. Then they will gradually ease to the place where there is a fitness test.

I think this is sensible, and I think the Ministers are wise who are administering this. I think the federal Minister has been very, very wise in accepting it, because to refuse that would simply say to the provincial administrators, we do not want your co-operation. Then, who is going to administer it? It is very, very important that we have this, and I think it can be justified to any person who has an open mind.

Now, the other point I would like to mention, Mr. Chairman, is on this matter of competitive line rates.

[Translation]

M. Mulder: Non seulement voulait-il cinq ans, pour ce qui est du renversement du fardeau de la preuve, il voulait que cette période soit plus longue.

M. Benjamin: Je sais; nous avons eu une discussion à ce sujet.

M. Mulder: Le gouvernement de l'Ontario demandait cinq ans. Le gouvernement du Québec demandait une période de plus de cinq ans. Donc, comme le ministre l'a dit, nous ne voulions pas qu'il s'agisse d'une période illimitée. Nous estimons qu'il était nécessaire de fixer une limite de temps. Nous en sommes donc venus à un compromis de cinq ans.

M. Angus: Très bien.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus, monsieur Benjamin.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Lorsque j'ai entendu parler pour la première fois de la prolongation à cinq ans, j'étais un peu inquiet, mais plus j'y pense plus cela me semble logique. J'ai administré cela pendant assez longtemps—en fait, pendant 20 ans. Ce sont les mêmes conseils qui administrent actuellement les certificats de commodité et de nécessité publiques qui veilleront à l'application du renversement du fardeau de la preuve et du test d'aptitude, s'il y en a un. Par conséquent, ce sont les mêmes personnes qui veilleront à l'application de ces trois mesures.

Je ne suis pas d'accord pour dire que le renversement du fardeau de la preuve n'est pas justifié, car il l'est. La transition soudaine entre la nécessité publique et le test d'aptitude n'est pas négligeable. Dans le cas de la commodité et de la nécessité publiques, chaque concurrent peut dire qu'il ne veut pas que telle personne n'obtienne de licence parce qu'il empiètera sur ses affaires. Je l'ai vu à maintes reprises: il lui suffit d'ajouter un autre camion ou un autre autocar pour garder le monopole.

Le renversement du fardeau de la preuve sera légèrement différent. Ainsi, n'importe qui peut faire valoir que ce n'est pas dans l'intérêt public que telle personne obtienne une licence. Si ce n'est pas dans l'intérêt public, le Conseil va écouter beaucoup plus que s'il écoutait un concurrent qui désire tout simplement garder le monopole. Ensuite, ils passeront graduellement au test d'aptitude.

Je crois que c'est logique et que les ministres font preuve de sagesse dans leur décision. Je crois que le ministre fédéral a été très très sage de l'accepter, car un refus voudrait simplement dire aux administrateurs provinciaux que nous ne voulons pas de leur collaboration. Alors, qui se chargera de l'application? Il est très très important que nous ayons cela, et je crois qu'il est facile de justifier cette décision pour quiconque a l'esprit ouvert.

L'autre question dont je voulais parler, monsieur le président, concerne les prix de lignes concurrentiels.

[Texte]

Somebody asked, is there an example of this in the world? There is an example right in Canada. The CPR built the line from Rosedale to East Coulee to haul coal. They operated it for five years. Then they made an arrangement, instead of building another line, for the CNR to operate it for the next five years, and then the CP operated it for five years. Or, in other words, they exemplified competitive line rates. They paid each other and satisfied it between themselves. So there is an example right there where it was sensible, but I have a better example.

In Beiseker and Irricana in Alberta, the CPR built a line and 10 feet over the CNR built a line. So to those two small centres we have two railway lines running side by side, and the people are paying the total cost of it all. Is it not more sensible to have one line; one line to do that job? It is economical, it is going to be less cost for the people, and it is sensible. So I agree that the competitive line rates is a sensible thing, and if you take that out of the bill, I doubt if we should even pass the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: My understanding of the bill is that Mr. Mulder has said the fitness test will be in place January 1, 1988. We have reason to believe that several of the provinces will not be ready with the legislation of their fitness tests until well into 1988, or even 1989. There is nothing in this bill, that I am aware of, that will take care of that.

Have the provinces given you a schedule that states when they will have legislation in force? Will they all be on stream and in place by January 1, 1988, or are you going to have to delay proclamation until they are?

• 1700

Mr. Crosbie: Under clause 8:

The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province affected thereby, make regulations. . .

prescribing the criteria relating to the fitness of an applicant to hold a licence issued under the authority of this Part

That is what is going to be done.

Mr. Benjamin: Well, one of the Atlantic provinces has already told us it will be well into 1988 before it even deals with legislation.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, just a point of clarification on the Atlantic provinces. Three of them either have legislation through. . . P.E.I. and New Brunswick have legislation through; Newfoundland has it before the legislature; Nova Scotia. . . Mr. Leblanc did indicate he

[Traduction]

Quelqu'un a demandé si il y en avait un exemple dans le monde? Nous en avons un exemple ici au Canada. Le CP a construit la ligne de Rosedale à East Coulee pour transporter du charbon. Il l'a exploitée pendant cinq ans. Il a ensuite été décidé que plutôt que de construire une autre ligne, le CN l'exploiterait pendant les cinq prochaines années et que le CP l'exploiterait ensuite pendant cinq ans. Voilà un bon exemple des taux de lignes concurrentiels. Ils se sont payés l'un et l'autre et se sont arrangés entre eux. Nous avons donc ici un bon exemple d'une décision judicieuse. Mais j'ai un meilleur exemple.

À Beiseker et Irricana en Alberta, le CP a construit une ligne et 10 pieds plus loin le CN en a construite une autre. Ces deux petits centres ont donc deux lignes de chemins de fer l'une à côté de l'autre, et ce sont les gens qui doivent en faire les frais. N'est-il pas plus logique de n'avoir qu'une seule ligne pour faire ce travail? C'est économique, cela coûtera moins cher aux gens et c'est logique. Par conséquent, je suis d'avis que les prix de lignes concurrentiels sont une bonne chose et que si vous ne l'incluez pas dans le projet de loi, je me demande si nous devrions même adopter le projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si j'ai bien compris, M. Mulder a dit que le test d'aptitude serait mis en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1988. Nous avons des raisons de croire que dans plusieurs provinces, les lois régissant les tests d'aptitude ne seront pas prêtes avant la fin de 1988 ou même 1989. À ma connaissance, il n'y a rien dans ce projet de loi pour remédier à cette situation.

Les provinces vous ont-elles remis un programme qui précise quand elles seront prêtes à mettre leur loi en vigueur? Ces lois seront-elles toutes en vigueur d'ici au 1^{er} janvier 1988, ou serez-vous obligés d'en différer la promulgation jusqu'à ce qu'elles le soient?

M. Crosbie: Conformément à l'article 8:

Le gouverneur en conseil peut par règlement, sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de chaque province touchée. . .

fixer comme critères d'aptitudes du demandeur à détenir la licence prévue par la présente partie. . .

Voilà ce que nous allons faire.

M. Benjamin: Et bien, une des provinces atlantiques nous a déjà dit qu'une bonne partie de l'année 1988 se sera déjà écoulée avant qu'elle puisse même envisager une mesure législative.

M. Mulder: Monsieur le président, je voudrais préciser quelque chose au sujet des provinces atlantiques. Trois d'entre elles ont soit déjà adopté une loi. . . l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick en ont adopté une; Terre-Neuve, le projet de loi a été présenté à

[Text]

could not have legislation ready until January 1988. That was new information we picked up that time. We are checking it. But the arrangement was that all those things would be done by January 1, 1988. Indeed, I suppose if our legislation comes into effect by January 1, 1988, he may have illegal difficulties because he is not ready. Legally, anybody who complained in the province could take the province to court and say, you were supposed to regulate according to these rules; where are those rules?

Mr. Thacker: I understand, too, that some of the problems might relate to their bills on intraprovincial jurisdiction but not interprovincial. So it should be in line by 1988.

Mr. Chairman, I am wondering if I might make a proposal to your committee. It is that the Minister leave now—I know he does have some other important things to do—but as we go through it clause by clause, if there is a clause that members genuinely want the Minister back on, we stand that clause, and the Minister can come tomorrow or Wednesday, if we have to take that long, or maybe even later on tonight we could get the Minister back. It would permit us to go through those clauses that we can handle internally, but if there is a genuine, serious problem, we will make every effort to bring the Minister back.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would like to have it made clear before the committee... with the inference Mr. Ouellet made a while ago regarding the statement of the Minister. He did, if the record could be read back, say he has information... that the dates and the times be tabled with any information that conflicts with the information the Minister has. That should be made clear before the committee.

The Chairman: We have already dealt with that, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We have not.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, when the Minister talks in his statement about the requirements of a fitness test, would he be amenable to doing it himself, through one of the members of the committee, or to accepting an amendment that provides for a fitness test? This would be in the event of take-overs, mergers, operating agreements, and so forth; some kind of successor rights as part of a fitness test. That has to do with shareholders of a company or employees of a company. Part of the fitness test would be that various kinds of successor rights have been mutually agreed to by the parties concerned before they are eligible for a licence or a permit to operate. I am thinking here of take-overs, mergers, operating agreements, and even, in some instances, bankruptcies. Somebody could go belly-up tomorrow and start another company the next day and leave creditors and employees in the lurch. He is fit because he has vehicles, a licence, and some insurance.

[Translation]

l'Assemblée législative; en Nouvelle-Écosse... M. Leblanc a dit qu'il ne serait pas possible d'adopter la loi avant janvier 1988. C'étaient en dernières nouvelles. Nous le vérifions. Mais il avait été entendu que toutes ces choses seraient faites avant le 1^{er} janvier 1988. Je suppose que si votre loi entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1988, il aura peut-être des problèmes parce qu'il n'est pas prêt. Légalement, une personne qui a déposé une plainte pourrait poursuivre la province en justice et dire où sont les règlements que vous deviez mettre en application?

M. Thacker: Si j'ai bien compris, ils ont certains problèmes concernant la compétence intraprovinciale de leurs projets de loi, non pas de la compétence interprovinciale. Par conséquent, ces règlements devraient être en vigueur d'ici 1988.

Monsieur le président, je me demande si je peux proposer quelque chose au Comité. Le ministre pourrait partir maintenant—je sais qu'il a d'autres choses importantes à faire à mesure que nous ferons l'étude article par article, si les membres veulent connaître le point de vue du ministre sur un article, nous pouvons le réserver et demander au ministre de revenir demain ou mercredi, si nous devons prendre autant de temps, ou peut-être même plus tard ce soir si le ministre peut revenir. Cela nous permettrait de passer à travers les articles que le comité peut régler lui-même. Cependant, si un article nous pose un véritable problème, nous ferons tout notre possible pour faire revenir le ministre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais qu'il soit bien clair pour le Comité... en ce qui concerne la conclusion de M. Ouellet il y a un petit moment au sujet de la déclaration du ministre. Il a dit qu'il avait des renseignements... que les dates et les heures soient déposées ainsi que tout autres renseignements qui diffèrent de ceux qu'a le ministre. Cela devrait être clair pour le Comité.

Le président: Nous avons déjà réglé cette question, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nous l'avons pas fait.

M. Benjamin: Monsieur le président, dans sa déclaration, lorsque le ministre parle des critères de tests d'aptitudes, est-ce qu'il serait prêt à le faire lui-même, par l'intermédiaire d'un membre du comité, ou à accepter une modification qui prévoit un test d'aptitude dans le cas de rachat, d'une fusion, d'une entente d'exploitation, etc.? Une sorte de droit de succession qui ferait partie d'un test d'aptitude, pour ce qui est des actionnaires ou des employés d'une société. Selon cet élément du test d'aptitude, les parties intéressées devraient convenir mutuellement de divers droits de succession avant d'être admissibles à une licence ou un permis d'exploitation. Je pense ici aux rachats, aux fusions, aux ententes d'exploitation et même, dans certains cas, aux faillites. Quelqu'un qui ferait faillite demain pourrait dès le lendemain former une autre compagnie et laisser bailleurs de fonds et employés dans le pétrin. On pourrait dire qu'il

[Texte]

[Traduction]

est apte puisqu'il dispose des véhicules, d'un permis, et d'une assurance.

• 1705

So would the government be willing to accept some kind of criteria as part of the fitness test, the whole matter of successor rights?

Mr. Crosbie: The answer to that is that this is a matter that should be dealt with and is dealt with under the Canada Labour Code, Part V. As you know, that relates to industrial relations generally and successor rights specifically and bargaining rights and existing collective agreements staying with the company when it is sold provided it stays in federal jurisdiction. Part III of the code provides certain protections as well. I see no reason why transportation companies should be dealt with differently from any other company under federal law. It is the Labour Code that deals with that, and if there is any need for amendment it should be in the Labour Code.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, you may be missing my point. I am not suggesting that the Department of Transport or the agency should get involved with disputes as between employees and employer, or shareholders and the management, or whatever. I am just asking if you would be amenable to an amendment that says that, to get a permit or a licence to enter, part of the fitness test is that outside of the Department of Transport, outside of the agency, mutual agreement has been reached between the parties involved on all these other outside issues—Canada Labour Code, Bankruptcy Act, a host of other things—that, as and when mutual agreement has been reached between the parties concerned, then they are part of the fitness test.

Mr. Crosbie: It strikes me that this would be very, very sweeping and unusual power. The general laws would have to be dealt with by anyone who wants to merge or take over or whatever a transportation company. I could not recommend such a sweeping amendment as you are suggesting, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: What I am worried about, Mr. Minister, is that between the time when a person is granted a licence or a permit to operate and the time when agreement is reached about successor rights—whether it is shareholders, employees, or a creditor—a year, two years, three years can elapse. It leaves no incentive upon the persons making an application to arrive at settlements and agreements. All they have to do is pass a fitness test that does not have that criterion. It seems to me that kind of an amendment to the bill would be an incentive for the parties concerned to reach agreement before they even apply for a licence or a permit.

Mr. Crosbie: You are making quite a sweeping addition to the concept of fitness. Fitness, as I would understand it, is whether they have the background and the kind of equipment and so on that make them fit to be in the

Ainsi, le gouvernement serait-il disposé à fixer des normes qui permettraient de déterminer si quelqu'un est apte d'éclaircir toute la question des droits du successeur?

M. Crosbie: Je vous répondrai que cela devrait relever, et relève en fait, de la partie V du Code canadien du travail. Vous le savez, cette partie traite des relations industrielles en général et des droits du successeur en particulier, des droits de négociation collective, des conventions collectives qui sont maintenues quand une compagnie est vendue dans la mesure où elle relève encore de la compétence fédérale. La partie III du code prévoit certaines protections également. Je ne vois pas pourquoi les compagnies de transport seraient traitées différemment des autres compagnies qui relèvent des lois fédérales. C'est le Code du travail qui s'applique dans ces cas-là et toute modification nécessaire devrait être apportée au Code du travail précisément.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, vous ne m'avez peut-être pas compris. Je ne dis pas que le ministère des Transports ou l'Office devraient se mêler des différends entre employeurs et employés ou entre patronat et actionnaires, pas du tout. Je vous demande tout simplement si vous envisageriez un amendement qui porterait que l'obtention d'un permis serait assujettie à des critères d'aptitude. Ces critères ne relèveraient pas du ministère des Transports ou de l'Office mais ils comporteraient la vérification qu'une entente mutuelle a été conclue entre les parties en cause sur toutes ces questions afférentes. On vérifierait donc que les dispositions du Code canadien du travail et de la Loi sur les faillites sont respectées. Cet accord mutuel entre les parties s'intégrerait aux critères d'aptitude.

M. Crosbie: De prime abord, cela me semble être un pouvoir extrêmement sévère et singulier. Les lois générales devraient s'appliquer à quiconque veut procéder à une fusion ou se porter acquéreur d'une compagnie de transport. Je ne pourrais pas recommander un amendement aussi sévère, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, je m'inquiète de la possibilité qu'entre le moment où une personne reçoit un permis d'exploitation et le moment où l'entente est conclue concernant les droits du successeur, qu'il s'agisse des actionnaires, des employés ou d'un bailleur de fonds, un an, deux ou même trois pourraient s'écouler. Cela est loin d'inciter les gens qui feraient la demande à conclure des ententes ou des accords. Il leur suffit de respecter les critères d'aptitude qui ne comportent pas ces éléments-là. Si on amendait le projet de loi dans ce sens, les parties intéressées auraient intérêt à conclure une entente avant même de demander le permis.

M. Crosbie: Ce que vous proposez est un ajout sévère à toute la notion d'aptitude. Vous comprendrez qu'il s'agit de savoir si les acquéreurs ont les antécédents et le matériel nécessaires pour oeuvrer dans le secteur du

[Text]

trucking business; but you are going well beyond that into a whole series of other items that are the subject of collective bargaining, or bargaining between sellers and purchasers, and so on. I think that would be far too big an interference in the rights of the persons involved.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Minister, would it be possible for you to table before the committee the memorandum of understanding as it was understood on March 26 among the provincial Ministers?

Mr. Crosbie: We can certainly table a copy. It has not been signed yet by Ontario, because Mr. Fulton had an operation. He should be signing it in a few days. I am not sure whether or not it has been signed yet by Quebec. But we can certainly table the document that was signed by the others, which will be signed by Ontario and Quebec if it has not yet been signed.

• 1710

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would appreciate that, Mr. Minister.

Mr. Angus: I thought that was already distributed to members of the committee.

The Chairman: It has not been tabled officially. It has been distributed. We had it distributed, I think, when the Minister first appeared here.

Mr. Minister, I do not want to upset the applecart here, but is it fair to say from what you have said here today, basically in your statement, so that I understand it—let us pretend that I do not understand it, and I may not—that we are going to reverse onus and the reverse onus has inherent therein a fitness test separate and apart from a national safety code and that parts of the fitness test, to look at your statement, is insurance, a sound operating plan and that they can operate safely? So, in that context, separate and apart from going further with a national safety code, the safety of people on the highways and/or the truckers, one has moved a small step for truckers and giant step for mankind—to paraphrase another traveller.

Mr. Crosbie: Yes. That is the way I understand the situation, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Angus, did you have something else on Bill C-18 and Bill C-19?

Mr. Angus: Yes, Mr. Chairman, just in fairness to the staff to whom I gave advance notice of my question. I figure I should be able to put it, so they can tell me what the information was they found through the Minister.

The other day we were given—I assume all of us were given—a document called *Transportation Safety Personnel*, which was in response to other questions dealing with safety in the bill. In it there was a breakdown of aviation inspectors and investigators, as well as transportation safety toll inspectors and investigators. It has a number of years, the latest one being 1986-1987. What I would like to know, Mr. Minister, is about those

[Translation]

transport routier. Ce que vous proposez va bien au-delà car vous faites intervenir des facteurs qui font l'objet de négociations collectives, ou encore de négociations entre vendeurs et acquéreurs. Je pense que tout cela serait une trop grande ingérence dans les droits des intéressés.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le ministre, serait-il possible que vous déposiez ici le protocole d'entente conclu le 26 mars entre les ministres provinciaux?

M. Crosbie: Volontiers. Il n'est pas encore signé par l'Ontario car M. Fulton a subi une intervention chirurgicale. Il signera dans quelques jours. Je ne sais pas si le Québec l'a signé. Nous pouvons certainement déposer le document signé par les autres ministres: l'Ontario et le Québec le signeront plus tard.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Angus: Je croyais qu'on l'avait déjà distribué aux membres du Comité.

Le président: Le document n'a pas été déposé officiellement. On l'a distribué. Nous l'avons distribué quand le ministre a comparu pour la première fois.

Monsieur le ministre, je ne voudrais pas semer la zizanie mais d'après ce que vous avez dit ici aujourd'hui, d'après ce que je comprends, et je voudrais un instant faire comme si je ne comprenais pas, la responsabilité serait désormais transférée. Cette responsabilité comporte de façon inhérente un critère d'aptitude en sus du Code national de sécurité et les éléments de ce critère d'aptitude sont, d'après votre exposé, une assurance, un plan d'exploitation satisfaisant et la preuve qu'ils peuvent respecter les consignes sécuritaires, n'est-ce pas? Ainsi, au lieu de donner plus de poigne au Code national de sécurité pour la sécurité de la population et des camionneurs, on a franchi un petit pas du point de vue des camionneurs et un pas de géant du point de vue du reste du monde, si vous me permettez de paraphraser ce qu'a dit un voyageur.

M. Crosbie: En effet. Voilà comment je vois les choses.

Le président: Monsieur Angus, avez-vous autre chose à dire au sujet des projets de loi C-18 et C-19?

M. Angus: Oui, monsieur le président. Par égard pour le personnel, j'ai donné avis de ma question. J'aimerais qu'on me fournisse les renseignements trouvés par l'intermédiaire du ministre.

L'autre jour, nous avons reçu, tous je crois, un document intitulé *Personnel de sécurité dans les transports*, qui est une réponse à d'autres questions portant sur la sécurité telle qu'elle est traitée dans le projet de loi. Dans ce document on trouve une ventilation du nombre des inspecteurs et enquêteurs de l'aviation, du nombre des inspecteurs et enquêteurs des grand-roues. Les chiffres portent sur un certain nombre d'années, dont

[Texte]

100 new person-years that have been referred to from time to time. Where do they show up in these various lists?

Mr. Crosbie: The aviation inspectors and investigators, for example, there were 666 in 1984-1985 and there is 755 now, 710 in the previous fiscal year and 755 last year.

Mr. Angus: In other words, the 100 you have been talking about are already in this list. This is not a projection for 1987-1988.

Mr. Crosbie: They are included in this peak and on strength 1986-1987.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Anything else? Fine. I think, Mr. Minister—

Mr. Crosbie: I am sorry to have delayed you like this, Mr. Chairman.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: We certainly thank you for the statement on Bill C-19.

Mr. Ouellet: May I ask him a question on another aspect of Bill C-18 before he goes?

The Chairman: Yes, Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le ministre, le ministre des Transports du Québec a déclaré que le projet de loi C-18 était un projet de loi sur lequel il avait énormément de difficulté à donner son aval. Et il posait récemment, lors d'une conférence de presse, la question suivante qu'il vous a posée, à vous, et que je vous repose. Je ne sais pas si vous avez déjà répondu par lettre au document qu'il vous a adressé à la fin du mois dernier, mais la question est tout à fait pertinente. En effet, alors que le Canada tente de négocier un accord sur le libre-échange avec un partenaire qui ne nous fait pas de cadeau, et le ministre Côté se réfère en particulier aux restrictions sur le bois de sciage, sur le porc, sur la potasse et sur différents autres produits canadiens, comment peut-on justifier d'offrir aux Américains, sans aucune concession de leur part, un accès à notre trafic ferroviaire?

The Chairman: This is a statement of the Minister of Transport of Quebec, allegedly.

• 1715

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, we are not offering the U.S. railways any overflow of traffic. My answer is that we are not offering them any overflow of traffic. If they get any traffic, it will be because their rates are more competitive in some situation than our rates are. We are offering the Americans nothing—zilch, zero.

The Chairman: Thank you.

M. Ouellet: Est-ce que je pourrais vous demander maintenant à propos de ce que suggère le ministre Côté, qui rappelle qu'il est prévu de conserver jusqu'en l'an

[Traduction]

la dernière est 1986-1987. Monsieur le ministre, je voudrais des précisions sur cette centaine de nouvelles années-personnes dont on a parlé à plusieurs reprises. Où les retrouve-t-on dans les diverses listes?

M. Crosbie: Les inspecteurs et enquêteurs de l'aviation étaient au nombre de 666 en 1984-1985 et il y en a actuellement 755, 710 lors de l'exercice financier précédent et 755 l'année dernière.

M. Angus: En d'autres termes, les 100 personnes dont vous avez parlé sont déjà incluses dans la liste, n'est-ce pas? Il n'y a pas de prévision pour 1987-1988.

M. Crosbie: On les retrouve dans ce sommaire, dans l'effectif de 1986-1987.

M. Angus: Merci.

Le président: Y a-t-il autre chose? Je pense que le ministre...

M. Crosbie: Monsieur le président, excusez-moi de vous avoir retardé.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous vous remercions de nous avoir parlé du projet de loi C-19.

M. Ouellet: Me permettez-vous de poser une question sur le bill C-18 avant le départ du ministre?

Le président: Volontiers, monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Minister, the Minister of Transport for Quebec has indicated that Bill C-18 was a bill to which he could not easily give his agreement. During a recent press conference, he asked the question that he has put to you and which I in turn put to you. I do not know if you gave any response to the document he sent you at the end of last month but his question is very relevant. Canada is in the midst of negotiating a free trade agreement with a partner which does not give away anything. The Minister, Mr. Côté, is referring in particular to restrictions on lumber, pork, potash and various other Canadian products. How could we justify offering to the United States access to our rail traffic without anything in return?

Le président: C'est là une affirmation du ministre des Transports du Québec, si je ne m'abuse.

M. Crosbie: Monsieur le président, nous n'offrons pas aux chemins de fer américain l'excédent de notre trafic. Si une partie du trafic passe dans les États-Unis, ce sera parce que les taux là-bas sont plus concurrentiels que les nôtres dans certains cas. Nous n'offrons rien aux américains.

Le président: Merci.

Mr. Ouellet: The Minister, Mr. Cote, indicates that there are 22,500 kilometres of lines in the west which will be kept until the year 2000. Is the Minister willing to apply a

[Text]

2000 plus de 22,500 kilomètres de lignes de chemins de fer dans l'Ouest canadien, est-ce que, dis-je, le ministre est disposé à appliquer un critère semblable quant aux lignes de chemins de fer de l'est du Canada, lignes qui pourraient être abandonnées par le CN ou le CP à la suite du vote de la loi C-18?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, this bill does not affect the abandonment of lines in western Canada, as I understand the situation. As to what will happen there, there are certain lines that are protected now under other legislation, and presumably they will continue to be protected unless some different regime is agreed upon in future years by those concerned. The provisions with respect to other rail lines are contained in the bill. There may be some amendments on those. That is the position with respect to the abandonment of rail lines. There are very detailed provisions set down as to how you can go about it, what the alternatives are if a line is no longer economic.

Mr. Ouellet: *Exactement.* . .

The Chairman: Mr. Gray has a supplementary. He asked me, actually, for one on the first question of yours.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Minister, to go back to the reference Mr. Ouellet made on American railways coming to Canada to compete, does your department have any indication the CP and CN rail lines that exist presently in the United States have any difficulty in competing with American rail lines?

Mr. Benjamin: They sure do.

Mr. Crosbie: I have not had any complaints that they have had difficulty. As you know, under the Staggers Act, it is quite a competitive situation down there. But I would put our rail lines up against their rail lines any day.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Mr. Ouellet, and then Mr. Benjamin.

M. Ouellet: Je veux revenir à la question que je posais au ministre, question que peut-être il n'a pas comprise. Il y a, en vertu d'une autre loi, et vous le confirmez, une protection pour des embranchements dans l'ouest du pays jusqu'à l'an 2000. Est-ce que vous ne seriez pas prêts à assumer une protection similaire pour certains embranchements dans l'est du pays, embranchements qui pourraient devenir désuets, suite à la passation de la loi C-18, et ce par décision du CN ou du CP.

En d'autres mots, ce que le ministre Côté vous demande c'est un traitement égal dans l'est du pays à celui qui est déjà accordé par une autre loi aux gens de l'Ouest.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, this bill is not going to close any lines in eastern Canada. It will not close one line that I know of in eastern Canada. All it does is provide for ways in which the railways—if a line is no longer economic, it does not have the traffic, it is losing money,

[Translation]

similar treatment to the lines that could be abandoned by CN or CP in the east when Bill C-18 is adopted?

M. Crosbie: Monsieur le président, ce projet de loi ne touche pas l'abandon de lignes dans l'ouest, si ne m'abuse. Il y a certaines lignes qui sont protégées par d'autres lois et elles continueront de l'être à moins que nous ne choisissons un régime différent dans les années qui viennent. Les dispositions concernant les autres lignes de chemin de fer sont contenues dans ce projet de loi-ci. Il y aura peut-être des amendements. Voilà notre position concernant l'abandon de lignes de chemin de fer. Les dispositions concernant l'abandon sont très détaillées et tout est prévu dans le cas où une ligne ne serait plus rentable.

M. Ouellet: Exactement.

Le président: M. Gray veut poser une question complémentaire. En fait, c'est une question qui fait suite à votre première question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le ministre, M. Ouellet a parlé des chemins de fer américain qui nous feraient concurrence au Canada. Votre ministère sait-il si les lignes de chemin de fer du CN et du CP qui existent actuellement aux États-Unis ont du mal à concurrencer les lignes américaines.

M. Benjamin: Bien sûr que oui.

M. Crosbie: Je n'ai pas reçu de plaintes concernant ce genre de difficulté. Comme vous le savez, depuis la Loi Staggers, la situation là-bas est très concurrentielle. Je pense que nos lignes de chemin de fer peuvent certainement relever le défi n'importe quand.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Merci, monsieur Gray. La parole est à M. Ouellet et ensuite à M. Benjamin.

Mr. Ouellet: I would like to go back to the question I was asking, because maybe the Minister did not understand it. You just confirmed that under another legislation there is protection for branchlines in the west until the year 2000. Would you be willing to give a similar protection to certain branchlines in the east, because those branchlines could become obsolete if Bill C-18 is passed and that would be following a decision made by CN or CP.

In other words, the Minister, Mr. Cote, is asking for equal treatment in the east.

M. Crosbie: Monsieur le président, ce projet de loi ne va pas supprimer de lignes dans l'est du Canada. Il n'y a pas une seule ligne qui va être abandonnée dans l'est du Canada. Les dispositions du projet de loi se bornent à permettre aux sociétés de chemin de fer de demander aux

[Texte]

it is no longer being used—can apply to an authority to see whether or not they can obtain permission to abandon the line, or if the authority finds there is some good economic reason why the line must continue to operate they can get compensation from the government, or the money can be spent providing alternative transportation, or whatever. This bill does not require one rail line in eastern Canada to be shut. That is the position of this bill with respect to rail lines.

Mr. Benjamin: It just makes it easier to stop.

Mr. Crosbie: I have heard today Mr. Benjamin and Mr. Ouellet, on behalf of the railways, objecting to different aspects of this bill. Now, when they could help the railways on the side of costs, of continuing to operate railway lines no longer economic, they are going to take the other... They are going to blow and inhale at the same time, Mr. Chairman.

• 1720

Mr. Angus: We are on the side of the people.

Mr. Crosbie: You are not on the side of the people; you are on the side of trying to take cheap political advantage of every possible item.

The Chairman: There are some amendments coming down the track that are going to deal with rail line abandonment.

Mr. Benjamin: I wonder if the Minister considers it proper when a railway instructs its traffic and freight managers to cease soliciting business on a thousand miles of track in the Laurentian division, which is in and around Ottawa, between here and Montreal, because it wants to abandon those thousand miles of track; if he considers that a proper way to behave. When they should be trying to get business for branch lines, they instruct their own officials to quit soliciting business. The deck is stacked.

Mr. Crosbie: The railways should continue to seek business for all the lines the law requires them to operate. That would be my position on what the railways should do. However, I presume the railways are operated by human beings. They may not be as avid in attempting to get business for lines they consider to be real losers as you and I might wish them to be. That is a normal human condition. When applications go for the abandonment of branch lines, that will have to be kept in mind. If the opponents can ferret out that the rail companies deliberately had some policy of not attempting to get business, that will, I am sure, weigh heavily against them when a decision is made by the authority.

Mr. Benjamin: Well, I provided this committee with a copy of an internal memorandum from Canadian National to do that very thing.

[Traduction]

autorités la permission d'abandonner une ligne si cette dernière n'est plus rentable, n'a pas le trafic qui la justifie, est déficitaire, n'est plus empruntée. Si les autorités déterminent qu'il existe de bons motifs économiques pour que la ligne soit maintenue, le gouvernement pourra offrir des compensations ou encore on pourra compter sur une certaine somme pour offrir une solution de rechange. Ce projet de loi n'exige pas la fermeture de quelque ligne de chemin de fer que ce soit dans l'est. Voilà ce qu'il en est.

M. Benjamin: Il facilite les choses.

M. Crosbie: Monsieur Benjamin et monsieur Ouellet, vous avez apporté certaines objections au projet de loi de la part des Sociétés de chemin de fer. Maintenant, vous pouvez aider les Sociétés de chemin de fer à rationaliser leur prix de revient, à maintenir les lignes qui ne sont plus rentables, et voilà que vous changez... vous changez d'avis comme vous changez de chemise.

M. Angus: Nous défendons la population.

M. Crosbie: Vous ne défendez pas la population; vous essayez de faire feu de tout bois quand il s'agit de vos intérêts politiques.

Le président: Nous attendons certains amendements qui porteront sur l'abandon de ligne de chemins de fer.

M. Benjamin: Le ministre trouve-t-il qu'il est indiqué que la société de chemins de fer demande à ses cadres responsables du trafic et des marchandises de cesser de chercher des clients pour mille milles de voies dans la division laurentienne, c'est-à-dire autour d'Ottawa, entre Ottawa et Montréal, parce que la Société veut abandonner ces voies. J'aimerais savoir si le ministre estime que c'est indiqué. Alors que ces cadres devraient chercher des clients pour les embranchements, voilà que la Société de chemins de fer leur demande de cesser toute activité. Les cartes sont truquées.

M. Crosbie: Les sociétés de chemins de fer devraient continuer de chercher des clients pour toutes les lignes qu'elles sont obligées d'exploiter en vertu de la loi. Voilà ce que je pense que la Société de chemins de fer devrait faire. Néanmoins, je suppose que les sociétés de chemins de fer sont dirigées par des humains. Mais il se peut qu'ils ne soient pas aussi enthousiastes pour trouver des clients pour les lignes qu'ils estiment être perdantes, en tout cas pas autant que vous ou moi. C'est tout à fait normal. Au moment où il y aura des demandes d'abandon d'embranchement, on devra en tenir compte. Si les opposants peuvent prouver que les sociétés de chemins de fer ont adopté délibérément la politique de ne pas chercher de clients, je suis sûr que cela sera un facteur percutant lors de la décision des autorités.

M. Benjamin: J'ai fourni au comité copie d'une note de service interne du canadien national à ce propos précisément.

[Text]

Mr. Crosbie: I have seen it, and every person in this nation has had at least two copies delivered to his door in a brown envelope.

Mr. Benjamin: And you consider that sound business practice by CN, do you?

Now I would like to ask the Minister if he is prepared to provide for or accept amendments to the bills that would provide for an appeal procedure by an independent arbiter from decisions of the agency without someone having to go to court or to hope for the Minister and Governor in Council to reverse the decision of an agency. Of course, as the Minister will appreciate, this has to do with a classic example of administrative bureaucratic overkill. I am referring to Fred Turner and Turnair. That issue is not going to go away. The Minister can make a decision today, a month from now, a year from now. It is not going to go away; because there will be other people this will happen to. Would he be willing to have some kind of an appeal procedure of an independent nature from decisions of the agency, dealing particularly with compensation?

Mr. Crosbie: This would be highly unusual. The CTC, for example, is a quasi-judicial body. There are all manner of appeals from it already. I believe there are manners of appeal from this agency. We would certainly have a look at whatever you are proposing; an experienced legislator like you, Mr. Benjamin. But first off, I would say it does not strike me as being necessary.

In the case you refer to, Mr. Turner's case, this is not all one-sided, as you know; and both cases have not been presented to the public, partly because, on the government side, there has to be reticence because a legal action was instituted against the government. But if the matter is persisted in, then at some point the government is going to have to say, well, all angles and all sides of this are going to have to go to the public, litigation or no litigation. So it may not necessarily be a good example.

My opinion would be, at the moment, that I do not think that is necessary. In any event, just take the Turner case. We have Members of Parliament who bring these things to the public attention and they get reviewed and so on. So that certainly ensures review and that matters are looked at.

• 1725

The Chairman: Who is to say that your appeal from the arbitrator does not go to the Federal Court anyway, which I guess is what. . . Anyway, clauses 64 and 65 give appeals both through the Governor in Council and/or the Federal Court. And you would be adding another superstructure, I think. . . infrastructure.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Just very briefly. Going back to that transportation safety personnel document, I wondered if the Minister could ask his officials to supply, hopefully by tomorrow, a breakdown

[Translation]

M. Crosbie: Je l'ai vue et tous les citoyens canadiens en ont reçu au moins deux exemplaires à leur porte sous pli.

M. Benjamin: Vous trouvez que c'est une mesure appropriée de la part du CN, n'est-ce-pas?

Le ministre est-il prêt à présenter des amendements ou à en accepter pour que le projet de loi prévoit une procédure d'appel devant un arbitre indépendant par suite des décisions de l'Office sans pour autant devoir tenter des poursuites judiciaires ou compter sur le renversement de la décision par le ministre ou le gouverneur en conseil? Le ministre comprendra que si on devait recourir à cette deuxième solution, ce serait une exagération de la procédure administrative. Je songe ici à Fred Turner et Turnair. Le problème ne va pas disparaître. Le ministre peut prendre une décision aujourd'hui, dans un mois ou dans un an. Le problème ne va pas disparaître tout seul car d'autres gens seront touchés également. Le ministre peut-il envisager de prévoir une procédure d'appel indépendante des décisions de l'Office, et qui intéresserait notamment les compensations?

M. Crosbie: Ce serait tout à fait singulier. La CCT, par exemple, est un organisme quasi judiciaire. Il y a déjà toutes sortes d'appels. Je pense que c'est possible aussi dans le cas de l'Office. Il faudrait que nous étudions ce que vous proposez, vous M. Benjamin qui est un législateur chevronné. De prime abord, cela ne me semble pas nécessaire.

Vous avez parlé du cas de M. Turner. Comme vous le savez, vous n'êtes pas blanc. Les deux côtés de la médaille ont été expliqués au public, en partie parce que du côté du gouvernement, il y a une certaine hésitation puisqu'on a intenté des poursuites en justice contre lui. Si les choses suivent leur cours, le gouvernement devra dire à un moment donné que tous les tenants et les aboutissants de l'affaire devront être rendus publics, qu'il y ait procès ou non. Ce n'est pas nécessairement un bon exemple.

Pour l'instant, je ne crois pas que ce soit nécessaire. De toute façon, prenez comme exemple l'affaire Turner. Certains députés signalent ce genre de chose à l'attention du public et il y a examen. C'est certainement la garantie qu'il y a examen.

Le président: Qui vous dit que l'appel interjeté auprès d'un arbitre ne se rendra pas en Cour fédérale de toute façon ce qui. . . De toute façon, les articles 64 et 65 accordent le droit d'appel auprès du gouverneur en conseil, de la Cour fédérale, ou des deux à la fois. Vous voudriez ajouter une autre superstructure, infrastructure plutôt.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je serai bref. Pour revenir au document sur le personnel préposé à la sécurité des transports et j'aimerais que le ministre demande aux fonctionnaires de nous fournir, d'ici à

[Texte]

on the same year-to-year basis of the various components of the civil aviation inspectors. In other words, the number of air carrier certification inspectors, number of enforcement inspectors, number of aviation safety programs, aircraft operations inspectors, personnel licensing inspectors, personnel licensing standards inspectors, flight training and examinations inspectors, aircraft licensing and special flight operations inspectors, flight service inspectors, air navigation systems inspectors, so that we can get an idea of the changes from year to year in that grouping, because that is where the largest increase from 1984-85 to 1986-87 has been, and that is 74 person-years. I wonder if we could have that breakdown, tomorrow if possible.

Mr. Crosbie: I think the computers can probably produce it. I see no reason why you should not have it.

Mr. Angus: Okay, thank you. Thank you, Mr. Chairman.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you, Mr. Minister, fine.

Mr. Crosbie: Thank you. It is great to be popular.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, could I make a proposition to the committee? If the bells are going to ring at 5.45 p.m., after having had the Minister for the clause that we have before us, I would make a motion that we adjourn until 7 p.m. and then come back, perhaps in a better frame of mind.

The Chairman: Well, we do have bells.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We are going to vote at 5.45 p.m.

Mr. Ouellet: We have 15 minutes. Let us dispose of some clauses, if we can.

The Chairman: It is a 15-minute bell. Do not make that a hard motion, because you cannot even debate it, but that is a thought. We can continue here for a while and then—

Mr. Layton: Yes, let us do all we can.

The Chairman: We have stood clause 35 and I must say I feel there should be some more discussion on that. But let us just see what clauses we can pass. Where are we?

Mr. Taylor: We are fast approaching a deadline so we had better not take too much time off.

The Chairman: No, no. You mean to continue, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: Yes.

[Traduction]

demain, une ventilation, année par année, des diverses fonctions des inspecteurs de l'aviation civile. En d'autres termes, quel est le nombre d'inspecteurs responsables de l'accréditation des compagnies aériennes, le nombre d'inspecteurs responsables de l'application, le nombre de programmes de sécurité de l'aviation, le nombre d'inspecteurs responsables de l'utilisation des avions, le nombre d'inspecteurs responsables de l'octroi des permis aux équipages, le nombre d'inspecteurs responsables des normes à cet égard, le nombre d'inspecteurs responsables des examens et de la formation, le nombre d'inspecteurs responsables des vols spéciaux et de l'octroi des permis aux appareils, le nombre d'inspecteurs responsables du service en vol, le nombre d'inspecteurs responsables des appareils de navigation aérienne. Je voudrais savoir s'il y a des modifications, d'une année à l'autre, des rubriques, car c'est là que l'on constate la plus grosse augmentation entre 1984-1985 et 1986-1987, en l'occurrence 74 années-personnes. Pourrait-on recevoir cette ventilation demain?

M. Crosbie: Les ordinateurs peuvent certainement nous la donner. Je ne vois aucune raison de ne pas vous la donner.

M. Angus: D'accord, merci. Merci, monsieur le président.

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Merci, monsieur le ministre.

M. Crosbie: Merci. C'est merveilleux d'être populaire.

Des voix: Oh, oh!

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'ai une proposition à faire. Si la sonnerie se fait entendre à 17h45, nous pourrions écouter ce que le ministre a à dire sur l'article dont nous sommes saisis, après quoi je présenterais une motion pour que nous levions la séance jusqu'à 19 heures. À notre retour, les esprits seront peut-être un peu moins échauffés.

Le président: La sonnerie se fait déjà entendre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le vote aura lieu à 17h45.

M. Ouellet: Nous avons 15 minutes. Nous pouvons aborder certains articles.

Le président: C'est une sonnerie de 15 minutes. N'en faites pas une motion en bonne et due forme car on ne peut même pas en débattre. C'est une idée. Nous pouvons poursuivre un instant et ensuite. . .

M. Layton: Essayons de faire ce que nous pouvons.

Le président: Nous avons réservé l'article 35 et je pense qu'on devrait en parler davantage. Voyons cependant les articles que nous pouvons adopter. Où en sommes-nous?

M. Taylor: La date limite approche à grands pas. Ne perdons pas trop de temps.

Le président: En effet. Monsieur Taylor, vous voulez continuer?

M. Taylor: Oui.

[Text]

The Chairman: We are on clause 42. We are standing clause 35.

On clause 42—*Rule of court*

Mr. Taylor: I have an amendment to clause 42.

The Chairman: Clause 42 has an amendment. Mr. Taylor, do you have an amendment?

Mr. Taylor: Page 16, a government amendment. I move that clause 42 be amended by (a) striking out lines 5 to 10 on page 16, and replacing them with:

Agency may be made an order of the Federal Court or of any superior court and it is enforceable in the same manner as an order of the court.

I think it is just simplifying it and putting in fewer words what was intended in the first place.

Then the second amendment is:

(2) To make a decision or order an order of a court, the usual practice.

Then the next amendment is to strike out the whole page from line 13 to line 45, all the rest of that, and replace it by the following, again it is simplifying the language:

Secretary of the Agency may file with the registrar of the court a certified copy of the decision or order, signed by the Chairman and sealed with the Agency's seal, and thereupon the decision or order becomes an order of the court.

And:

(3) Where a decision or order that has been made an order of the court is rescinded or varied by a subsequent decision or order of the Agency, the order of the court shall be deemed to have been cancelled and the subsequent decision or order may, in the same manner, be made an order of the court.

And then:

(4) The Agency may, before or after its decision or order is made an order of any court, enforce the decision or order by its own action.

• 1730

Maybe Margaret could expand on it, but I think we are really putting this in more simple words.

The Chairman: We have the amendment Mr. Taylor moved. Is there any further explanation? Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: I think Mr. Taylor has explained it as well as I could.

[Translation]

Le président: Nous en sommes à l'article 42. Nous réservons l'article 35.

L'article 42—*Assimilation*

M. Taylor: Je veux présenter un amendement à l'article 42.

Le président: Il y a un amendement. Monsieur Taylor, l'avez-vous?

M. Taylor: C'est à la page 16, et c'est un amendement du gouvernement. Je propose que l'article 42 du projet de loi C-18 soit modifié par: a) substitution aux lignes 4 et 5, page 16, de ce qui suit:

Peuvent être assimilés à des ordonnances de la cour.

Je pense qu'il s'agit tout simplement de simplifier le libellé.

Le deuxième amendement est comme suit dans la version anglaise seulement:

(2) To make a decision or order an order of a court, the usual practice.

L'amendement suivant supprime toute une page, des lignes 12 à 40, que l'on remplace par ce qui suit et encore une fois il s'agit de simplifier le libellé:

moyen d'une copie certifiée conforme, déposée auprès du greffier de la cour par le secrétaire de l'Office, de la décision de l'arrêté en cause, signée par le président et revêtue du sceau de l'Office».

Et, substitution, à la ligne 33, page 16 de ce qui suit:

(3) La décision ou arrêté de l'Office qui.

Et ensuite, substitution, aux lignes 35 et 36, page 16 de ce qui suit:

tés déjà assimilés à des ordonnances d'une cour sont réputés annuler ces ordonnances et peuvent, selon les

Et, substitution à la ligne 41, page 16 de ce qui suit:

ont été assimilés à des ordonnances d'une cour.

Margaret pourrait peut-être nous donner des explications, mais je pense que ces amendements se bornent à simplifier le libellé.

Le président: M. Taylor a présenté un amendement. Y a-t-il besoin de donner des explications? Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: M. Taylor l'a fait tout aussi bien que j'aurais pu le faire.

[Texte]

Amendment agreed to.

Clause 42 as amended agreed to.

On clause 43—*Costs*

The Chairman: We have an amendment from Mr. Benjamin on clause 43. I must say, Mr. Benjamin, that we can help simplify the matter. I think your amendment is that you want to strike out the clause. In effect, the way to do that is to vote for or against the clause. So we will put the motion, and, if the motion carries, your amendment is dead. If the motion is defeated, then your amendment is alive, if you understand what I think I said.

So we will put the question on the clause.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you put the clause, I want to argue for its deletion, because this is more of the cost recovery. The small trucker, or the small shipper, when he knows he is going to be faced with the bills, the costs of appearing before the agency and the costs the agency incurs, which are pretty heavy—consider their lawyers and their high-priced help and their commissioner's pay, and so forth—automatically deters. It is a deterrent fee of the worst kind. He says, I do not dare go there, because I will not be able to pay for the costs.

Surely this is a public body to which the public have a right to ask to appear, to ask for certain decisions, or rescinding of certain decisions, as a citizen of the country. By being able to assess these costs, it assumes that an innocent party presents a case, and, even if he wins his case, he is going to be assessed the costs.

I just think it is totally inappropriate because, when you have a public agency that is ruling on transportation matters, whether it has to do with a transporter, or a shipper, or a receiver, or an ordinary passenger, you do not assess the costs. It is something that all of Canada, all the taxpayers pay for together. They share in the costs.

If there were a frivolous attempt, the agency has the right to refuse to hear it. It is at their discretion. So there is no costs incurred if there is just frivolous game playing by an applicant. They can refuse to hear it. But why assess costs on a legitimate request? Whether they win or lose their case is beside the point. This is a public body and costs should not be assessed.

You may say that it is discretionary costs, but with the pressure that is on on cost recovery and user pay and cutbacks and deficit controls and whatnot, you can be damned sure, the way things are right now, that costs are going to get set, and I do not think that is appropriate.

The Chairman: Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, first of all, this clause is a continuation from the existing act, so it has been in force for a number of years. I think there is only one example where maybe it has been used.

Secondly, for Mr. Benjamin, it does not—

[Traduction]

L'amendement est adopté.

L'article 42 tel qu'amendé est adopté.

L'article 43—*Frais*

Le président: M. Benjamin présente un amendement à l'article 43. Monsieur Benjamin, nous pouvons simplifier les choses. Votre amendement vise à supprimer l'article. Pour obtenir ce résultat, il suffit de voter pour ou contre l'article. Je vais donc mettre la motion aux voix et si l'article est adopté, votre amendement sera rejeté. Si l'article est rejeté, votre amendement tient toujours, si je me suis fait bien comprendre.

Je vais mettre l'article aux voix.

M. Benjamin: Auparavant, je veux plaider pour que l'article soit rejeté car il s'agit d'autre chose que du recouvrement des frais. Le petit camionneur ou le petit expéditeur, quand il saura qu'il devra faire face aux factures, aux frais de comparution devant l'Office, frais qui peuvent être assez lourds, étant donné les honoraires des avocats, des experts et des commissaires, sera automatiquement rebuté. Il s'agit donc de frais qui visent à décourager. Ces personnes donc ne s'aventureront pas parce qu'elles ne pourront pas faire face aux frais.

L'Office est sans contredit un organisme public devant lequel le public a le droit de comparaître, de demander des décisions ou l'annulation de décisions, car c'est un droit qui appartient aux citoyens canadiens. Si on laisse à l'Office le soin d'apprécier les coûts, un requérant innocent pourra venir plaider sa cause mais, même s'il gagne, il va devoir assumer les frais.

Je pense que c'est tout à fait scandaleux car, quand un organisme public rend des ordonnances en matière de transport, il ne convient absolument pas qu'il apprécie les coûts, qu'il s'agisse d'un transporteur, d'un expéditeur, d'un destinataire ou d'un voyageur ordinaire. Les frais dans ce cas-là sont assumés par le Canada tout entier, par tous les contribuables. Il y a partage des coûts.

S'il s'agissait d'une requête farfelue, l'Office aurait le droit de refuser de l'instruire. Il en a le pouvoir. Il n'y a donc pas de coûts dans le cas d'une simple requête farfelue. L'Office peut refuser de l'entendre. Dans le cas d'une requête valable, pourquoi faire l'appréciation des coûts? Qu'on perde ou qu'on gagne dans l'affaire, cela n'a rien à voir. Il s'agit d'un organisme public et on ne devrait pas exiger le remboursement des frais.

Vous pouvez me dire qu'il s'agit de coûts évalués à la discrétion de l'Office, mais avec le mode du recouvrement des coûts et du ticket modérateur, avec les restrictions et le contrôle du déficit, on peut être assuré que les coûts vont être fixés et je ne pense pas que ce soit souhaitable.

Le président: Monsieur Thacker.

M. Thacker: Tout d'abord, cet article reprend un article qui existe dans la loi actuelle et qui est en vigueur depuis un certain nombre d'années. On ne l'a invoqué qu'une fois.

Deuxièmement, monsieur Benjamin, cela ne. . .

[Text]

Mr. Ouellet: Could you give the name of the clause?

Ms Bloodworth: Section 73 of the National Transportation Act, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Thacker: It does not apply to the cost of running the agency, or any of those types of things. It would just be the costs of other applicants or people who had to defend themselves. The courts would tend to them, set a scale, and exercise that scale. It is a way to exercise some form of justice. So, if I step in and improperly oppose your application, the court might say to me, listen, Thacker, you have kind of abused the court process; you pay Mr. Benjamin's costs. That is the intention of all of these types of sections.

• 1735

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I recall that consumer associations have appeared before the CTC in the past and they have asked that their costs be paid by the commission. I do not know if the commission ever did it, but they had the power to do it. The CRTC, on other cases, at times accepted that their costs, when they were successful, be reimbursed.

Is this a situation that could occur? Is it a similar case? Am I clear that the new agency could indeed accept that the costs of the consumer associations who appear on behalf of passengers, for instance, be reimbursed?

Ms Bloodworth: Mr. Ouellet, you are quite correct. The Consumers' Association of Canada did appear at one time, I believe in the late 1970s. What they were asking for was for the regulated industries to be ordered to pay the costs, not the agency. That clause would allow that. Indeed, the CRTC has interpreted the same section in that way.

The CTC has not taken that approach. They have basically said they do not feel this should be used for funding of groups but that should be done by a government decision. However, in the one or two instances I can think of when it has been used, it has been used in a form to discipline people who have unduly delayed things. For example, there was a hearing in western Canada where, through some mix-up, CP did not appear at the hearing and it had to be delayed and that caused some costs to the City of Red Deer, I believe it was. In that particular case, the CRTC ordered CP to pay some of those costs.

[Translation]

M. Ouellet: Pouvez-vous me citer cet article?

Mme Bloodworth: Il s'agit de l'article 73 de la Loi nationale sur les transports, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci.

M. Thacker: Il ne s'agit pas ici de recouvrer les frais d'administration de l'Office, pas du tout. Il s'agit des frais qui incomberaient à d'autres requérants ou à des gens qui seraient amenés à se défendre. Les tribunaux établiraient un barème à partir duquel seraient fixées les exigences. Tout cela n'est que simple justice. Donc, si j'interviens et que je m'oppose injustement à votre demande, le tribunal pourra me dire: «Écoutez, monsieur Thacker, vous avez abusé de la procédure judiciaire, et vous paierez donc les frais de M. Benjamin». Voilà le but visé par ce genre de dispositions.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je me souviens que des représentants d'associations de consommateurs sont venus témoigner devant la CCT, dans le passé, et qu'elles avaient demandé à ce que leurs frais soient réglés par la commission. Je ne sais si celle-ci l'a jamais fait, mais elle en a le pouvoir. Il est également arrivé que le CRTC accepte de rembourser les frais de certains témoins.

Sommes-nous ici dans une situation semblable? Devrions-nous envisager la même procédure? Dois-je comprendre que le nouvel office acceptera de payer les frais des associations de consommateurs qui viendront témoigner au nom des passagers, par exemple?

Mme Bloodworth: Vous avez tout à fait raison, monsieur Ouellet, au sujet de l'Association des consommateurs du Canada. Je crois que le cas que vous avez invoqué est intervenu à la fin des années 1970. Cependant, l'Association demandait alors que ce soit les industries réglementées qui soient tenues de payer les frais de comparution, et non l'agence fédérale. Ici, cet article permettrait à l'office de prendre une telle décision, et le CRTC a d'ailleurs interprété de la même manière le même genre d'article.

Cette interprétation n'a cependant pas été retenue par la CCT, qui a déclaré qu'elle ne devrait pas être utilisée pour assurer le financement de quelque groupe que ce soit, et que cela devrait plutôt relever d'une décision du gouvernement. Quoi qu'il en soit, je crois me souvenir que cette solution a quand même été utilisée au moins une fois afin de sanctionner un groupe qui avait indûment retardé une procédure. Si je me souviens bien, il y avait des audiences dans les provinces de l'Ouest où le CP ne s'était pas présenté, à cause d'un malentendu quelconque, et cela s'était traduit par des coûts supplémentaires pour la municipalité de Red Deer, si je me souviens bien. Dans ce cas, le CRTC avait donné au CP l'ordre de payer une partie de ces frais.

[Texte]

Mr. Ouellet: Yes. But my question is if this clause is an opening so, if the agency at one point saw fit to reimburse consumer costs, they could use this clause to do it.

Ms Bloodworth: Not themselves to reimburse it, but to order someone else to pay the costs.

Mr. Ouellet: The other party.

Ms Bloodworth: Yes, that is correct.

Mr. Ouellet: Okay.

Mr. Thacker: So in summary, Mr. Benjamin, in fact these types of sections are used sort of to equalize the power between the applicants before a court, and most often they are used in favour of the small and weak against the large and powerful.

Mr. Benjamin: In the course of making a ruling, can the agency assess any of its own costs upon either side or both sides?

Mr. Thacker: No, nor punitive damages or anything of that nature.

Mr. Benjamin: I see.

Clause 43 agreed to on division.

On clause 44

Mr. Angus: Mr. Chairman, I thought there was a government amendment on clause 44 changing the word "they" to "it" in the last line.

Mr. Mulder: We are informed that the editors can do that if there is something grammatically wrong, to change the "they" to an "it" without parliamentarians having to worry about it.

Clause 44 agreed to.

• 1740

Clause 46 agreed to.

On clause 47—*Non-application of provisions*

Mr. Taylor: I would like to move that clause 47 of Bill C-18 be amended by striking out lines 1 to 18 on page 19 and substituting the following:

47. Sections 48 to 57 apply only in respect of matters arising between shippers and carriers that involve

(a) the carriage of goods by air to which Part II applies, other than their carriage internationally;

(b) the carriage of goods by railways to which the Railway Act applies, other than

(i) the movement of grain to which the Western Grain Transportation Act applies, or

[Traduction]

M. Ouellet: Bien. Ce que je voudrais cependant savoir c'est si l'office pourrait invoquer cet article pour ordonner le remboursement des frais de comparaison des consommateurs.

Mme Bloodworth: Il pourrait s'en servir non pas pour rembourser lui-même ces frais mais pour donner à quelqu'un d'autre l'ordre de le faire.

M. Ouellet: À l'autre partie?

Mme Bloodworth: C'est exact.

M. Ouellet: Bien.

M. Thacker: En résumé, monsieur Benjamin, les articles de cette nature servent en quelque sorte à rééquilibrer les pouvoirs entre les parties qui se présentent devant le tribunal, et on s'en sert dans la plupart des cas afin de venir en aide aux faibles et aux petits, pour qu'ils ne soient pas écrasés par les grands et les puissants.

M. Benjamin: En publiant sa décision, l'office aurait-il le pouvoir d'imposer certains de ses propres coûts à l'une ou l'autre des parties, ou aux deux?

M. Thacker: Non, il n'aurait pas non plus le droit d'imposer des dommages et intérêts ni quoi que ce soit de ce genre.

M. Benjamin: Je vois.

L'article 43 est accepté avec dissidence.

Article 44

M. Angus: Je croyais que le gouvernement voulait proposer une modification à l'article 44, de façon à remplacer dans la version anglaise le mot *they* par le mot *it*, à la dernière ligne.

M. Mulder: On nous a dit que les rédacteurs du projet de loi ont le droit d'apporter de tels changements d'ordre grammatical, sans que nous ayons à nous en occuper.

L'article 44 est adopté.

L'article 46 est adopté.

Article 47—*Exclusions*

M. Taylor: Je propose que l'article 47 de projet de Loi C-18 soit modifié, par substitution aux lignes 1 à 20 page 19 de ce qui suit:

47. Les articles 48 à 57 s'appliquent exclusivement aux différends entre expéditeurs et transporteurs dans les domaines suivants:

a) le transport des marchandises sous le régime de la partie II, à l'exception du transport de marchandises par air;

b) le transport des marchandises par chemin de fer sous le régime de la loi sur les chemins de fer, à l'exception:

(i) du transport de céréales sous le régime de la loi sur le transport du grain de l'Ouest,

[Text]

(ii) their carriage in trailers or containers on flat cars unless the containers arrive by water at a port in Canada served by only one railway company for further movement by rail or by rail at such a port for further movement by water

Mr. Benjamin: That was a long way around to get at it, was it not.

The Chairman: Are you finished, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: Yes, I am finished; that is the amendment.

Mr. Ouellet: What about paragraph (c)

The Chairman: The revised one, Mr. Ouellet, does not have paragraph (c).

Mr. Ouellet: Do we know why paragraph (c) is gone?

The Chairman: As I understand it this is to show what is covered in a positive way, whereas the previous wording was negative to show that which was excluded; is that correct?

Mr. Thacker: Exactly, Mr. Chairman. It also excludes trailers or containers and flat cars, because in that area they are sort of inherently competitive and it also then excludes final offer with respect to marine transportation in the north. There are three dimensions to it.

Ms Bloodworth: With regard to the last point, I should note that there will be a proposed amendment for rate disallowance on the marine traffic in the north, rather than relying on final offer arbitration. In other words, the agency would directly regulate the rates rather than having a final offer arbitration clause.

The Chairman: That is right. It is what does apply, rather than the previous wording, which was, what does not apply.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Okay.

I would like some further elaboration on subparagraph 47(b)(ii). Why does it also not speak of a container originating somewhere in Canada by rail going to a port? Why does it not prevent it from going to Seattle or some other American port?

Ms Bloodworth: It does refer to a port in Canada. I am sorry, maybe I am not understanding your question.

Mr. Angus: Okay, the way it reads:

... unless the containers arrive by water at a port in Canada, served by only one railway company for further movement by rail or by rail at such a port for further. . .

Oh, I am sorry. So that last clause does—

Ms Bloodworth: It is supposed to be a port in Canada.

[Translation]

(ii) de leur transport par remorques, ou conteneurs, posés sur wagons plats, sauf si les conteneurs arrivent par eau à un port du Canada, desservi par une seule compagnie de chemin de fer en vue du transport ultérieur par rail, ou arrivent par rail à ce port en vue du transport ultérieur par eau.

M. Benjamin: C'est très long pour atteindre ce résultat n'est-ce pas?

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Taylor?

M. Taylor: Oui, j'ai terminé la lecture de cet amendement.

M. Ouellet: Et le paragraphe c)?

Le président: Il n'y a pas de paragraphe c) dans la nouvelle version, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Savons-nous pourquoi le paragraphe c) est disparu?

Le président: Si je comprends bien, c'est pour montrer que l'article s'applique de manière positive, alors que le texte négatif exprimait les exclusions de manière négative. Est-ce bien cela?

M. Thacker: Exactement, monsieur le président. L'article exclut également les remorques ou conteneurs et les wagons plats, parce qu'il y a une sorte de concurrence inhérente dans ce secteur, et il exclut le mécanisme d'offre final à l'égard des transports maritimes dans le nord. Il y a donc trois aspects à cet article.

Mme Bloodworth: A ce sujet, je constate qu'il y a une proposition de modification pour le rejet d'un tarif de transport maritime dans le nord, au lieu d'avoir recours à la procédure d'arbitrage de l'offre final. En d'autres mots l'Office pourrait directement régler les tarifs sans invoquer l'article de l'arbitrage.

Le président: C'est exact. C'est précisément ce qui s'appliquerait, au lieu du texte précédent, qui ne s'applique pas.

Monsieur Angus.

M. Angus: Bien.

Je voudrais avoir des précisions sur l'alinéa 47b)(ii). Pourquoi n'y parle-t-on pas des conteneurs provenant d'un point quelconque du Canada et acheminés vers un port par chemin de fer? Pourquoi n'empêche-t-on pas ce type de transport vers Seattle ou vers un autre port américain?

Mme Bloodworth: On y parle d'un port au Canada. Veuillez m'excuser je n'ai peut-être pas bien compris votre question.

M. Angus: Voici le texte de cet alinéa:

... sauf si les containers arrivent par eaux à un port du Canada desservi par une seule compagnie de chemin de fer en vue du transport ultérieur par rail, ou arrivent par rail à ce port. . .

Veuillez m'excuser, ce dernier article. . .

Mme Bloodworth: Il faut bien qu'il s'agisse d'un port au Canada.

[Texte]

Mr. Angus: I move a sub-amendment to add "in Canada", after the word "port" in the final line.

Ms Bloodworth: I think it means that. It says: "at a port in Canada" earlier and then it says "at such a port" referring back to the earlier one.

Mr. Angus: To be safe, Mr. Chairman, I will move that the words "in Canada" be inserted after "port" in the final line of this amendment.

The Chairman: Well, is it not redundant?

Mr. Angus: I would rather be safe than sorry.

The Chairman: The sub-amendment is before the committee. Are we prepared to vote on the sub-amendment of Mr. Angus?

Mr. Benjamin: I think he makes a good point, because you could have a situation where it would move, as I understand it, by rail at such a port, for further movement by water, which means it could then go to a U.S. port.

Mr. Thacker: It was really intended, Mr. Chairman, that "such a port" refers back to a port in Canada, but for greater certainty, let us put it in.

The Chairman: What is your sub-amendment, Mr. Angus?

Mr. Angus: In the final line of the government's amendment, after the word "port" insert the words "in Canada".

Mr. Benjamin: That is in the last line.

• 1745

The Chairman: So it will read:

such a port in Canada for further movement by water

Is that okay?

Mr. Angus: Yes.

Subamendment agreed to.

Amendment as amended agreed to.

Clause 47 as amended agreed to.

The Chairman: The bells are ringing, colleagues. We could stay here for another few minutes.

Mr. Benjamin: Let us take a break.

The Chairman: Just a minute, before we break. What is the wish of the committee? We do not want to lose the momentum we have. Will we return at 6.15 p.m.?

Some hon. members: No, 6.30 p.m.

The Chairman: And a point I think members have to discuss, how late we are going to go tonight? What about 6.15 p.m. or 6.30 p.m. to 9.30 p.m.?

[Traduction]

M. Angus: Dans ce cas, je propose un sous-amendement destiné à ajouter «du Canada» après le mot «port» de l'avant dernière ligne.

Mme Bloodworth: Mais si, précisément, c'est ce que veut dire cet article; on a dit plus tôt «à un port du Canada» et on dit ensuite «à ce port», ce qui renvoie manifestement au port précédent.

M. Angus: Pour plus de sécurité, monsieur le président, je propose que l'on ajoute les mots «du Canada» après le mot «port» à l'avant dernière ligne.

Le président: Est-ce bien nécessaire?

M. Angus: Je voudrais être sûr que je n'aurai pas à le regretter.

Le président: Bien, j'accepte votre sous-amendement. Êtes-vous prêts à voter?

M. Benjamin: Cela me paraît utile, car il pourrait s'agir de marchandises arrivant par rail à ce port pour ensuite être transportée par eaux vers un port américain.

M. Thacker: Si nous avons employé les mots «à ce port» monsieur le président, c'était bien pour renvoyer au mot «à un port du Canada» mentionné plus tôt. Quoiqu'il en soit, si on tient vraiment. . .

Le président: Quel est votre sous-amendement, monsieur Angus?

M. Angus: Ajouter les mots «du Canada» après le mot «port» de l'avant dernière ligne.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Il faut donc lire:

«par rail à ce port au Canada en vue du transport ultérieur par eau».

C'est bien cela?

M. Angus: En effet.

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement tel que sous-amendé est adopté.

L'article 47 tel qu'amendé est adopté.

Le président: Les cloches sonnent, mais nous pouvons rester encore quelques minutes.

M. Benjamin: Prenons donc une pause.

Le président: Avant de prendre la pause, j'aimerais savoir ce que souhaite le comité. Nous ne voudrions tout de même pas perdre notre vitesse de croisière. Voulez-vous recommencer à 18h15?

Des voix: Non, à 18h30.

Le président: Il faudra bien, à un moment donné, décider jusqu'à quand nous voulons siéger ce soir. Que dites-vous de revenir à 18h15 ou à 18h30 jusqu'à 21h30?

[Text]

Mr. Benjamin: I think 6.30 p.m. I am sure all of us have phone messages on our desks.

The Chairman: Okay, 6.30 p.m., and we can decide when we get back here how late we are going to go. But frankly, I would like the Chair to have a little flexibility, because if we are making progress, we want to make progress.

This committee stands adjourned until 6.30 p.m.

EVENING SITTING

• 1840

The Chairman: Order, please.

Clauses 48 to 50 inclusive agreed to.

On clause 51—*Arbitration information*

The Chairman: Would you please introduce the clause and explain it.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 51 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution aux lignes 20 et 21, page 21, de ce qui suit:

à fournir à l'arbitre, des renseignements supplémentaires que celles-ci lui ont fournis à sa demande.

C'est strictement un changement à la traduction française.

The Chairman: This is a technical amendment *en français*. Is there any other explanation, Ms Bloodworth?

Ms Bloodworth: It is to make the French read the same as the English presently does.

Amendment agreed to.

Mr. Taylor: I move that clause 51 be amended by striking out lines 35 to 49 on page 21 and lines 1 to 12 on page 22 and substituting the following:

to be relevant to the matter.

The Chairman: Would you explain that, please? Is this another technical amendment?

Ms Bloodworth: No.

Mr. Thacker: No, Mr. Chairman, this is a substantial one. Pursuant to the evidence the committee received from shippers and carriers, it was to remove the considerations; the criteria. I was under the impression there was fairly broad agreement with that.

• 1845

Mr. Angus: I am going to speak against the deletion. I think from looking at paragraphs (a) through (g) that gives the arbitrator a decent sized shopping list with which he has to concern himself or herself in this matter. For example, the preservation of the economic viability of the

[Translation]

M. Benjamin: Je préfère 18h30; je suis sûr que de nombreux messages téléphoniques nous attendent tous.

Le président: Dans ce cas, ce sera 18h30; nous déciderons alors jusqu'à quand nous voudrions siéger. Mais j'aimerais que vous me laissiez un peu de souplesse, pour que nous puissions continuer la séance, si nous voyons que nous progressons bien.

La séance est levée jusqu'à 18h30.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, je vous prie.

Articles 48 à 50 inclusivement sont adoptés.

Article 51—*Renseignements à prendre en considération*

Le président: Pourriez-vous nous présenter votre amendement et nous l'expliquer?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 51 of Bill C-18 be amended by substituting to line 20 and 21 on page 21 the following:

à fournir à l'arbitre, des renseignements supplémentaires que celles-ci lui ont fourni à sa demande

This is strictly an amendment to the French version.

Le président: Il s'agit d'un amendement d'ordre technique à la version française. Avez-vous quelque chose à ajouter, madame Bloodworth?

Mme Bloodworth: C'est pour que la version française corresponde à la version anglaise.

L'amendement est adopté.

M. Taylor: Je propose que l'article 51 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 28 à 40, page 21, et 1 à 10, page 22, de ce qui suit:

autre élément utile.

Le président: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi? S'agit-il d'un autre amendement d'ordre technique?

Mme Bloodworth: Non.

M. Thacker: Monsieur le président, c'est un amendement de fond. Il me semblait qu'après avoir entendu ce qu'en pensaient les expéditeurs et les transporteurs, le Comité avait convenu de supprimer tous les critères à prendre en considération. J'avais cru comprendre que tout le monde était généralement d'accord avec cela.

M. Angus: Je m'oppose à cette substitution. Il me semble que les alinéas a) à g) donnent justement à l'arbitre une liste assez exhaustive d'éléments dont il faut tenir compte. On parle notamment de préserver la rentabilité économique de l'expéditeur ou du transporteur. Il est

[Texte]

shipper and the carrier. I think the arbitrator has to be reminded through legislation to concern himself or herself with that. The same goes for the quality of the carrier's transportation service, the shipping practices of the shipper, the national and international market conditions that pertain to the goods to which the matter relates, all of those I think make eminent sense. If that clause is lacking anything, it would be a paragraph (h) that suggests "and any other such matters that the arbitrator may deem appropriate". But for the reasons I have explained, we will be voting against the deletion of that clause.

The Chairman: This clause definitely is most substantive. And I am glad, Mr. Thacker. . . I knew this was coming, but I did not know this was the one. You are right, this eliminates all other criteria. So anyway, further discussion. Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, just to respond to Mr. Angus. First of all, the evidence was that the shippers and the carriers felt it gave too much criteria, limiting the arbitrator. Of course, there is nothing to stop an arbitrator from considering that. There is also nothing to prevent the parties themselves from setting the terms of the arbitration. But if they do not set the terms of arbitration, then perhaps in public policy the arbitrator should be able to consider everything he wants, and that was the nature of the evidence.

The Chairman: Any further discussion? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the arbitrator may select any and all things he wants, the way I read this, and all that part of the clause says is that in spite of anything else he may want to select, these items must be in—

Mr. Taylor: Only if they are relevant.

Mr. Benjamin: —if they are relevant. But they provide some minimum territory in which the arbitrator has to operate. The arbitrator can go beyond that in any way, shape or form he wants, having regard to relevancy. Because, Mr. Chairman, if there is nothing else to be said for this section, it outlines some areas that I do not think an arbitrator should be able to ignore. By deleting it, you allow him to ignore what could be a very crucial item for one or both parties. And there is no harm in it being left there as sort of a minimum territory which he has to consider. Why you would want to delete it and just sort of leave it wide open escapes me entirely. If there is some protection here for a shipper or a transporter, then why not keep it there?

The Chairman: Mr. Layton.

Mr. Layton: Mr. Benjamin, my question would be, why would both carriers and shippers have recommended that we go to something less constraining? If it comes from both sides, why are we—

Mr. Benjamin: I will tell you why. Each one is afraid of the other.

The Chairman: Mr. Taylor.

[Traduction]

important que la loi oblige l'arbitre à en tenir compte. Même chose pour la qualité du service des transports par le transporteur, les usages d'expédition des expéditeurs, et l'état du marché national et international en ce qui concerne les marchandises en question. Tout cela me semble éminemment logique. Si l'article pêche, c'est peut-être parce qu'il lui manque un alinéa h) qui mentionnerait tout autre élément que l'arbitre pourrait juger utile. Nous allons donc voter contre cet amendement, pour les raisons que je viens d'exposer.

Le président: L'article original est beaucoup plus substantiel. Je savais que l'on préparait quelque chose de ce genre, mais je ne savais pas que cela concernait cet article-ci. Vous avez raison, cela élimine tous les autres critères. Continuons la discussion. Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, je veux répondre à M. Angus. Tout d'abord, les expéditeurs et les transporteurs étaient d'avis que cet article énumérait beaucoup trop de critères et limitait ainsi les pouvoirs de l'arbitre. Mais il n'y a évidemment rien qui empêcherait un arbitre de tenir compte de tous ces éléments. Rien n'empêche non plus les parties intervenantes de fixer elles-mêmes les termes de l'arbitrage. Mais si elles ne le font pas, une politique générale devrait permettre à l'arbitre de tenir éventuellement compte de tout élément qu'il jugerait utile. C'est ce que semblaient souhaiter les témoins.

Le président: Quelqu'un d'autre veut en discuter? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, si je comprends bien, l'arbitre peut choisir n'importe quel critère, et tout ce que fait l'article, c'est l'obliger à tenir compte également de certains éléments de base. . .

M. Taylor: Seulement si c'est pertinent.

M. Benjamin: . . . s'ils sont pertinents. Au fond, l'article définit les repères de base que doit suivre l'arbitre. L'arbitre peut évidemment aller encore plus loin, s'il le désire. Si l'on n'est pas d'accord avec cet article, il faut du moins lui reconnaître qu'il empêche l'arbitre de n'en tenir aucun compte. En adoptant cet amendement, on permettrait à l'arbitre de ne tenir aucun compte de ce qui pourrait être un élément crucial pour l'une ou l'autre des parties ou les deux. Il n'y a rien de mal à garder l'article tel quel, car il sert à imposer un minimum de critères de base à l'arbitre. Je ne comprends vraiment pas votre point de vue. Si l'article peut servir à protéger un expéditeur ou un transporteur, pourquoi diable voulez-vous le supprimer?

Le président: Monsieur Layton.

M. Layton: Monsieur Benjamin, dans ce cas, pourquoi les transporteurs et les expéditeurs nous auraient-ils tous deux recommandé d'être moins restrictifs? Puisque la demande vient des deux parties, pourquoi. . .

M. Benjamin: Je vais vous expliquer pourquoi: chacun a peu de l'autre.

Le président: Monsieur Taylor.

[Text]

Mr. Taylor: An arbitrator is set up to endeavour to bring the two sides together, so he is going to use every factor that is relevant to bring those two sides together. That is his job. Why should we be telling him what factors he has to use, because the factors may be different in every arbitration case?

Mr. Layton: Gordon, is that not a conciliator or a mediator? An arbitrator chooses between position one and position two.

Mr. Benjamin: Yes, that is right.

Mr. Layton: There is no mediation, no settlement; just A or B, final-offer arbitration.

Mr. Benjamin: That is the problem. Mr. Chairman, that is the problem. An arbitrator, when you give him complete free will, may decide to leave out some of the items specified here, which are a crucial part of the case of one side or the other in a final arbitration dispute, and the arbitrator then will arbitrarily decide not to cover one of these items which is very, very relevant to the case to be presented by one side or the other. I do not think an arbitrator should have that loose a term of reference. He may arbitrarily ruin the case of one side or the other.

• 1850

The Chairman: The evidence, Mr. Benjamin, was from many witnesses that the criteria... You talk about being loose. I think some of the evidence said that these criteria were very loose, vague, uncertain, and created a lot of problems. But anyway, I just throw that out.

Do we have other discussion?

Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, just in response to Mr. Layton, I think the reason some shippers and carriers wanted it out was this becomes sort of a template upon which all arbitrations will be considered, and in fact it then becomes very legalistic and very expensive. So we go to you, Mr. Chairman, as the lawyer. As a shipper, you are going to force us to give you evidence on each of these points, which means maybe long investigations, high cost. The feeling was, because it is a private agreement between just one shipper and one carrier, that we should not, as public policy, be imposing all those costs on them.

Mr. Benjamin: Not necessarily. It says "including such of the following factors as are relevant". It does not necessarily mean they are all imposed.

Mr. Thacker: If I go to a lawyer, you are going to demand that I provide you on all of them, because you do not know whether it is going to be relevant.

The Chairman: I recognize Mr. Ouellet.

[Translation]

M. Taylor: Le rôle de l'arbitre est de chercher à rapprocher les deux parties, et pour ce faire, il lui faudra avoir recours à tous les éléments qui pourraient être pertinents. Pourquoi devrions-nous lui dire de façon expresse quels critères il devrait suivre, puisqu'après tout ceux-ci peuvent varier d'un cas à l'autre?

M. Layton: Mais monsieur Taylor, ça, c'est le rôle d'un conciliateur ou d'un médiateur. L'arbitre, lui, doit opter pour l'une ou l'autre position.

M. Benjamin: Oui, vous avez raison.

M. Layton: Il ne s'agit pas ici ni de médiation ni d'entente, mais d'un arbitrage qui choisit entre la position A ou la position B.

M. Benjamin: C'est justement ça, le problème, monsieur le président. Si vous lui laissez carte blanche, l'arbitre peut très bien décider de ne tenir aucun compte des facteurs énumérés à l'article en question et qui pourraient être cruciaux pour l'une ou l'autre des parties à l'arbitrage, autrement dit, l'arbitre peut décider de laisser tout à fait de côté certains de ces facteurs qui pourraient être très importants pour l'une ou l'autre des parties. Il ne faut pas que le mandat de l'arbitre soit aussi imprécis. Il pourrait empêcher ainsi—de façon arbitraire—l'une ou l'autre partie de gagner.

Le président: Monsieur Benjamin, de nombreux témoins qui nous ont dit que les critères... Vous parlez d'imprécision dans le mandat de l'arbitre. Or, ce sont justement des témoins qui nous ont dit à quel point les critères étaient imprécis et vagues et pouvaient créer ainsi de nombreux problèmes. Voilà toute mon intervention.

Veut-on en discuter encore?

Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, je voudrais répondre à M. Layton. Les transporteurs et expéditeurs voulaient supprimer les alinéas, me semble-t-il, parce qu'ils croyaient que tous les arbitrages se fonderaient rigoureusement sur ces critères, ce qui pourrait devenir fort coûteux. C'est pourquoi nous nous tournons vers vous, monsieur le président, en tant qu'avocat. Vous pourriez nous obliger, nous les expéditeurs, à fournir des documents pour chacun des critères énumérés, ce qui signifierait pour nous de longues enquêtes à prix fort. Les témoins étaient d'avis que, puisqu'il s'agissait d'une entente privée entre un expéditeur, d'une part, et un transporteur, d'une part, il ne devait pas être nécessaire de leur imposer ces coûts.

M. Benjamin: Pas nécessairement. Le paragraphe dit «ainsi que de tout autre élément utile, notamment». Cela ne signifie pas qu'ils s'imposent tous nécessairement.

M. Thacker: Mais un avocat me demandera de lui fournir des renseignements pour chacun de ces critères, puisqu'il ne sait pas d'avance lequel d'entre eux sera pertinent.

Le président: Monsieur Ouellet.

[Texte]

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, in reviewing the various representations we have received on this, it is quite clear that both railways have asked that these factors be taken out. Of all the others who have made representations, I have not yet encountered one who made a specific recommendation that these be withdrawn, but they have made a series of recommendations that they be modified, because they look to be uncompleted or confusing in many respects. My view is that final offer arbitration may end up to be a very costly affair.

Mr. Benjamin: Oh, yes.

Mr. Ouellet: These arbitrators, the more they have to look at, the longer they will take, and the more costly it will be. Therefore, I would be inclined to support the amendments and do away with these criteria—with these factors as they are. I will support the amendment.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

I have just done a quick scan of the package the staff put together for us, the compendium of all suggestions. Quite clearly, Mr. Chairman, there are a number of groups on the shipper's side who indicate support for some of the subclauses, who call for amendments to those subclauses to change their meaning, and, yes, there are some who suggest in one way or another that the whole clause should be deleted. I would strongly suggest that overall, with the exception of the railroads, there is a reasonable level of support for the shopping list as was originally laid out in the bill. I think we would be doing a better job if we were to stand this one down until tomorrow and come back with considered revisions of the internal components, rather than accepting the government's amendment to delete the clause.

The Chairman: Further discussion?

Mr. Belsher: I am just taking a look at the Fording Coal one. They are a major shipper, and they say that the predetermined criteria as outlined in the clause would tend to create a regulated set of rates outside a negotiated market-oriented criteria.

Mr. Cochrane: But they are owned by CP.

• 1855

The Chairman: Yes, they are owned by CP.

Ms Bloodworth, this is why I was going to call on you. I thought there were other very strong witnesses who definitely said something very fundamental on this clause or the question of the criteria.

Ms Bloodworth: The Council of Forest Industries were of the same view, and the interior lumber manufacturers and C-I-L, and I believe the Canadian Industrial Traffic League, but I am having that one checked because I am not sure of their position.

The Chairman: It was my memory that certainly some very strong shippers. . .

[Traduction]

M. Ouellet: Monsieur le président, si vous vous reportez aux divers mémoires que nous avons reçus, vous constaterez que les deux compagnies de chemins nous ont demandé bien précisément de retirer ces critères. Cependant, je n'ai pas vu chez d'autres témoins de demandes précises de retirer les critères, même si on nous a demandé de les modifier parce qu'ils étaient incomplets ou prêtaient à confusion. J'ai l'impression, quant à moi, que l'arbitrage pourrait se révéler une solution extrêmement coûteuse.

M. Benjamin: En effet.

M. Ouellet: Vous savez que plus les arbitres ont de dossiers à étudier, plus cela vous coûte cher. Par conséquent, je serais enclin à appuyer l'amendement et à supprimer tous les critères pour ne retenir que les éléments qui pourraient être utiles.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je viens de parcourir rapidement l'ensemble des suggestions préparées par nos recherchistes. Il est évident, monsieur le président, qu'un certain nombre de groupes d'expéditeurs sont d'accord avec certains des alinéas ou proposent de les amender pour en changer le sens et que d'autres nous ont demandé de plus d'une façon de supprimer l'article en entier. Je pense qu'à l'exception des compagnies de chemins de fer, on est d'accord dans l'ensemble avec la liste de critères énumérés au projet de loi. Nous ferions mieux, me semble-t-il, de réserver l'article jusqu'à demain et de tenter de réviser les alinéas actuels, plutôt que d'adopter l'amendement du gouvernement.

Le président: Veut-on encore en discuter?

M. Belsher: Je suis en train de jeter un coup d'oeil au mémoire de la Fording Coal qui est un des gros expéditeurs. D'après elle, les critères préétablis pourraient engendrer une structure tarifaire réglementée n'ayant rien à voir avec des facteurs négociés selon le marché.

M. Cochrane: Oui, mais cette compagnie appartient à CP.

Le président: En effet.

Madame Bloodworth, je voulais justement m'adresser à vous. Je croyais me souvenir que d'autres témoins très importants avaient une opinion bien tranchée sur cette question des critères.

Mme Bloodworth: Le *Council of Forest Industries* était du même avis, de même que les transformateurs de bois d'oeuvre de l'intérieur et la CIL; quant à la *Canadian Industrial Transportation League*, je ne suis plus très sûre de sa position, mais je vais vérifier.

Le président: Je croyais me souvenir que certains des gros expéditeurs. . .

[Text]

Mr. Layton.

Mr. Layton: A strong case has been made. I support the arguments presented by Mr. Ouellet. Recognizing that we are going to be choosing accomplished and skilled arbitrators, to give them a free hand is a natural thing. I am happy with the amendment.

Amendment agreed to on division.

Clause 51 as amended agreed to on division.

On clause 52

Mr. Taylor: I move that clause 52 of Bill C-18 be amended

(a) by adding, immediately after line 43 on page 22, the following:

“(3) The carrier shall, forthwith after the arbitrator’s decision, set out the rate or rates or the conditions associated with the movement of goods that have been selected by the arbitrator in a tariff of the carrier, unless, where the carrier is entitled to keep the rate or rates or conditions confidential, the parties to the arbitration agree to include the rate or rates or conditions in a contract that the parties agree to keep confidential or in an agreement described in section 121”.

(b) by renumbering the subsequent subclauses and the cross-references therein accordingly.

Mr. Benjamin: Explain.

The Chairman: Explain.

Ms Bloodworth: There is nothing presently in the clause that requires the carrier to implement the decision of the arbitrator. It could be left just to contract and the shipper would have to sue the carrier if they did not act in accordance, but it seems rather foolish to leave that instead of having the carrier actually obligated to implement the arbitrator’s decision. Then if he does not do that the agency has power to order him to do it. So it is a means of implementing the arbitrator’s decision.

Mr. Benjamin: How about retroactive. . . ?

Ms Bloodworth: That is already in there.

Amendment agreed to.

Mr. Belsher: I move that clause 52 of Bill C-18 be amended by striking out line 47 on page 22 and substituting the following:

“by all of the parties to the arbitration within thirty”

Mr. Ouellet: We would like an explanation.

[Translation]

Monsieur Layton.

M. Layton: M. Ouellet vient de présenter de très bons arguments: je suis d'accord avec lui. Puisque de toute façon nous allons choisir des arbitres accomplis et compétents, il semble tout naturel de leur laisser les mains libres. J'accepte l'amendement.

L'amendement est adopté sur division.

L'article 51, tel qu'amendé, est adopté sur division.

Article 52

M. Taylor: Je propose que l'article 52 du projet de loi C-18 soit modifié par:

a) insertion, après la ligne 38, page 22, de ce qui suit:

«3) Le transporteur inscrit, sans délai après la décision de l'arbitre, les prix ou conditions liés à l'acheminement des marchandises choisis par l'arbitre dans un tarif du transporteur, sauf si, dans les cas où celui-ci a droit de ne pas dévoiler les prix ou conditions, les parties à l'arbitrage conviennent de les inclure dans un contrat confidentiel conclu entre les parties ou dans l'accord prévu à l'article 121».

b) les changements de numéros de paragraphe qui en découlent.

M. Benjamin: Veuillez vous expliquer.

Le président: S'il vous plaît.

Mme Bloodworth: Rien, dans l'article actuel, n'oblige le transporteur à mettre en vigueur la décision de l'arbitre. Cela pourrait être inscrit dans un contrat, mais l'expéditeur serait obligé de poursuivre le transporteur en justice si celui-ci ne se conformait pas au jugement rendu. Pourquoi laisser le libellé tel quel, alors que l'on peut obliger le transporteur à appliquer la décision rendue par l'arbitre. S'il refuse, l'office a alors le pouvoir de le lui ordonner. C'est tout simplement une façon de faire appliquer la décision de l'arbitre.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas le rendre rétroactif. . . ?

Mme Bloodworth: C'est déjà prévu.

L'amendement est adopté.

M. Belsher: Je propose que l'article 52 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 41, page 22, de ce qui suit:

«4) Sur demande de toutes les parties à l'arbitrage»

M. Ouellet: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

• 1900

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, this was as a result of a number of representations, I think basically from the same constituency that felt the criteria would create an overly legalistic process. There was also a fear, although I hate to say it, of lawyers being involved in this process. If you had a series of decisions, the tendency of arbitrators

Mme Bloodworth: Monsieur le président, ce sont divers témoignages, provenant pour la plupart des mêmes personnes qui craignaient que les critères n'alourdissent trop l'arbitrage, qui nous ont incité à présenter cet amendement. En outre, nous ne voulions pas non plus faire trop intervenir les avocats, même si je n'aime pas

[Texte]

would be to look back to what previous decisions and previous cases were, and that would lead to the parties' feeling the need to hire lawyers to represent themselves in each arbitration. Therefore there was a feeling that the number of cases for which reasons are provided should be limited, and be limited to those in which both parties want the reasons.

Mr. Angus: By using the term "all"... and I am trying to think whether we have done something elsewhere or we are going to do something elsewhere to open it up to more than just the carrier and the shipper... whether by using the term "all", we are doing something we do not intend.

Ms Bloodworth: No, it recognizes, Mr. Angus, the one case where you could have two carriers, and that is if a joint rate were involved. It is a rare case, and I do not imagine it will happen very often, but it is possible, legally, that you could have a joint rate; in which case you would have two carriers.

Mr. Angus: So it would require all of them: two carriers and a shipper.

Ms Bloodworth: Yes. But in that case the two carriers are acting as one carrier, because they are quoting one rate, and usually one carrier is negotiating on behalf of the other.

Mr. Ouellet: In clause 59 you will be dealing with a third-party possibility; someone who feels he is affected by a decision arrived at between a shipper and a railway. By saying the arbitrator shall, by a request by all the parties to the arbitration... where does it leave this person who feels he has been unduly affected by the decision?

Ms Bloodworth: Again, Mr. Ouellet, it is possible that a third party can be involved, but the remedy in the bill for that is that it would not go to arbitration. Back in paragraph 48(3)(b), the agency, if it feels that is the case, will stop the matter from going to arbitration, because arbitration is just to deal with private matters between two parties; and it will, instead, move it to clause 59, so the third party can be heard.

Mr. Layton: About the remarks Margaret has just made, is this the paragraph that pertains to the IOC Wabush situation?

Mr. Ouellet: No.

Mr. Layton: Final-offer arbitration and third-party involvement?

Ms Bloodworth: The one I just referred to?

Mr. Layton: Yes.

[Traduction]

l'admettre. Les arbitres pourraient en effet avoir de plus en plus tendance à se référer au jugement déjà rendu et aux causes précédentes, ce qui inciterait toujours plus les parties à engager des avocats pour les représenter en arbitrage. Voilà pourquoi nous avons jugé bon de limiter le nombre de cas où il serait possible de demander par écrit les motifs d'une décision et de les limiter aux demandes des deux parties à l'arbitrage.

M. Angus: Mais vous dites «toutes» les parties à l'arbitrage... que se passerait-il si vous présentiez ultérieurement—si ce n'est déjà fait—un amendement visant à permettre à une tierce partie, outre le transporteur et l'expéditeur, d'en faire la demande? Est-ce qu'en disant «toutes» les parties à l'arbitrage, vous n'allez pas un peu trop loin?

Mme Bloodworth: Non, monsieur Angus: Cela permet simplement de tenir compte de l'éventualité où deux transporteurs se sont entendus sur un tarif commun. C'est rare, mais c'est légalement possible. Et dans ce cas, vous vous retrouveriez en face de deux transporteurs.

M. Angus: Il faudrait donc que les trois en fasse la demande: les deux transporteurs et l'expéditeur.

Mme Bloodworth: En effet. Mais dans un cas pareil, les deux transporteurs seraient considérés comme un seul, puisqu'ils ont coté le même tarif, et que l'un d'eux négocierait au nom de l'autre, comme cela se fait d'habitude.

M. Ouellet: Mais à l'article 59, on parle d'une tierce partie qui s'estimerait lésée par un jugement rendu à l'égard d'un expéditeur et d'une compagnie de chemin de fer. Lorsque vous dites que l'arbitre donne les motifs de sa décision sur demande de toutes les parties, que faites-vous de la personne qui s'estime injustement lésée par le jugement?

Mme Bloodworth: Monsieur Ouellet, il se peut qu'en effet qu'il y ait une tierce partie, mais la façon de prévenir ce cas, c'est de ne pas aller en arbitrage. À l'alinéa 48(3)b), l'office peut empêcher la cause d'être renvoyée à l'arbitrage, s'il l'estime nécessaire, puisque l'arbitrage règle en privée des questions touchant deux parties; et le cas échéant, on passe alors à l'article 59 pour pouvoir entendre la tierce partie.

M. Layton: À la lumière de ce que vient de dire M^{me} Bloodworth, est-ce que justement ce paragraphe-ci s'appliquerait dans le cas du conflit entre la compagnie minière IOC et les mines Wabush?

M. Ouellet: Non.

M. Layton: Est-ce qu'on irait en arbitrage ou est-ce que l'on permettrait à la tierce partie de se faire entendre?

Mme Bloodworth: Vous parlez du paragraphe dont je viens de parler?

M. Layton: Oui.

[Text]

Ms Bloodworth: That is the clause that would allow IOC to make the case to the agency that that particular matter should not go to arbitration but to clause 59.

Mr. Layton: All right. Then it is time to ask a question.

Mr. Thacker: We are on clause 52, but when we get to 59, that should be dealt with there.

Mr. Layton: Well, oddly, we passed over clause 48. Margaret referred back to clause 48.

The Chairman: This, colleagues, is just the arbitrator and the reasons for the decision. The present clause says a party may require reasons, but this says it has to be that all parties require the reasons.

Mr. Layton: My apologies, Mr. Chairman, but it was only the reference to subparagraph 48(3)(b)(ii) that caught my attention, because it was a subject I had raised, had asked about, and I know it pertains to a particular case of final-offer arbitration between the Quebec North Shore Railroad and the other. I am quite prepared to accept that they have access to the agency as long as IOC is considered a third party in an agreement between the Quebec North Shore and Wabush. Are they or are they not?

The Chairman: We are on clause 52. We have gone by clause 48.

Mr. Layton: I was asking for information because reference was made to it here in the testimony of just a moment ago.

Mr. Benjamin: That is right.

Mr. Layton: I think the answer will be yes, but I would like to be reassured. Will IOC in the situation envisaged under subparagraph 48(3)(b)(ii) be considered as a third party?

• 1905

Ms Bloodworth: Yes, they are a separate corporation. Third party as opposed to the railway?

Mr. Layton: Yes, as opposed to the railroad and the shipper.

Ms Bloodworth: They are a separate person.

Mr. Layton: Okay, that is all I needed to know. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Layton.

I am calling again the question on clause 52 as amended by Mr. Taylor.

Mr. Ouellet: The decision of the government that indeed there will never be written decisions except in very, very extreme cases. Let us face it, if the two parties had to agree now for a decision of the arbitrator to be written, you will never get the consent of the two parties.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, on that point. When I first read it I thought the existing section was perfectly satisfactory; in fact I think, on a personal basis, I still do,

[Translation]

Mme Bloodworth: Cette disposition permettrait à la compagnie minière IOC de convaincre l'office de ne pas renvoyer la cause en arbitrage mais plutôt d'invoquer l'article 59.

M. Layton: Bien. Il est temps de passer au vote.

M. Thacker: Nous en sommes toujours à l'article 52; nous en discuterons lorsque nous en serons à l'article 59.

M. Layton: Ce qui est curieux, c'est que nous avons sauté l'article 48, dont a parlé M^{me} Bloodworth.

Le président: L'article que nous discutons actuellement porte uniquement sur les motifs de la décision de l'arbitre. L'article dit que l'on peut demander à l'arbitre d'énoncer ses motifs, dans la mesure où toutes les parties le veulent.

M. Layton: Mes excuses, monsieur le président. C'est uniquement la mention au sous-alinéa 48(3)(b)(ii) qui a attiré mon attention, puisque j'en avais déjà parlé et qu'il s'applique au cas de l'arbitrage entre le chemin de fer QNSL et l'autre partie en question. Je suis tout disposé à laisser l'office trancher, dans la mesure où la compagnie minière IOC est considérée comme une tierce partie dans une entente liant le chemin de fer QNSL et les mines Wabush. L'est-elle?

Le président: Mais nous n'en sommes plus à l'article 48: Nous en sommes à l'article 52.

M. Layton: Je me posais la question, tout simplement parce qu'on vient d'en parler.

M. Benjamin: C'est vrai.

M. Layton: Je pense qu'on me répondra par l'affirmative, mais j'aimerais bien Être rassuré à ce sujet. La compagnie minière IOC sera-t-elle considérée comme une tierce partie en vertu du sous-alinéa 48(3)(b)(ii)?

Mme Bloodworth: Oui, elle est une société distincte. Vous voulez dire une tierce partie par opposition à la compagnie de chemin de fer?

M. Layton: En effet, par opposition au chemin de fer et à l'expéditeur.

Mme Bloodworth: Oui, c'est une entité distincte.

M. Layton: Voilà tout ce que je voulais savoir. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Layton.

Je mets aux voix l'article 52 amendé par M. Taylor.

M. Ouellet: Le gouvernement sait bien que les demandes d'explication par écrit seront extrêmement rares. Ne nous illusionnons pas: ils seront très rares les cas où les deux parties s'entendront pour demander les explications par écrit.

M. Thacker: Monsieur le président, à ce sujet, lorsque j'ai lu pour la première fois l'article dans son libellé actuel, j'ai eu l'impression qu'il était parfait; il continue

[Texte]

as part of your natural justice. The arbitrator, remember, in his decision will choose side A or choose side B in their entirety. It would seem that if you were the loser, you might well want to have written reasons so that in your next arbitration, your next dispute, you would have better grounds to improve your case. The evidence that came before the committee—Mrs. Bloodworth said that shipper after shipper and carrier after carrier came and asked for the change. So I would not say to you, Mr. Ouellet, that there is a strong government policy on either side; it is just an amendment that reflects a substantial amount of the evidence that came before the committee. So it is really up to the committee and the wisdom that you feel as legislators.

The Chairman: Questions?

Mr. Benjamin: Maybe we would like to stand that and see if we want to think up an amendment.

The Chairman: Well, the question. . .

Mr. Benjamin: The government is inviting us to.

The Chairman: I am calling the question. It is very clear. Mr. Ouellet has put his finger on it, and Mr. Thacker gave the explanation. There is not the element to build up a lot of jurisprudence in this type of proceedings. They are supposed to be simple and not legalistic.

Clause 52 as amended agreed to on division.

On clause 53—*Arbitration fees*

The Chairman: There is an amendment to clause 53 filed with the table.

Mr. Belsher: I move that clause 53 of Bill C-18 be amended

(a) by striking out lines 27 to 30 on page 23 and substituting the following:

final offer arbitration proceedings.

Payment of fees and costs

(2) The shipper and the carrier shall share in the payment of the fee fixed under subsection (1) and in the cost of the preparation of any reasons requested pursuant to section 52 in equal amounts, whether or not the

(b) by striking out lines 33 to 36 on page 23.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, these are really consequential upon having passed the previous motion. Because both sides will have to request reasons, they will both have to share the costs.

The Chairman: Thank you, Mr. Thacker. Further discussion?

Mr. Angus: [Inaudible—Éditeur]

The Chairman: Yes, that may be. Any further discussion? Calling the question on the amendment.

[Traduction]

d'ailleurs à me satisfaire pleinement, d'un point de vue de justice tout à fait personnel. Je vous rappelle que l'arbitre, lorsqu'il rendra son jugement, choisira de croire pleinement l'une ou l'autre des parties. Si vous étiez le perdant, vous souhaiteriez sans doute avoir par écrit les motifs du jugement, pour vous permettre de mieux étayer vos arguments lors d'un nouvel arbitrage éventuel. M^{me} Bloodworth vous a rappelé que tous les expéditeurs et tous les transporteurs, lorsqu'ils sont venus témoigner, étaient en faveur d'un changement. Je conteste ce qu'a dit M. Ouellet: le gouvernement ne penche ni d'un côté ni de l'autre. Cet amendement vise tout simplement à traduire l'orientation de bons nombres de témoignages qu'a entendu le Comité. C'est donc au Comité et à vous, les législateurs, de vous décider.

Le président: Vous avez des questions?

M. Benjamin: Pourquoi ne pas réserver l'article et réfléchir à un amendement possible?

Le président: Mais, le vote!

M. Benjamin: Le gouvernement nous y invite.

Le président: Je mets l'amendement aux voix. Il me semble très clair. M. Ouellet l'a bien compris et M. Thacker vous a donné toutes les explications. Cette façon de faire évite qu'il ne s'accumule toute une jurisprudence. C'est beaucoup plus simple et beaucoup moins rigoureux.

L'article 52 est amendé sur division.

Article 53—*Honoraires de l'arbitre*

Le président: On a déposé un amendement à l'article 53.

M. Belsher: Je propose que l'article 53 du projet de loi C-18 soit modifié par:

a) substitution, aux lignes 20 à 22, page 23, de ce qui suit:

«afférents.

Paiement des frais et honoraires

(2) Les honoraires fixés en vertu du paragraphe (1) et les frais de préparation des motifs demandés en application de l'article 52 sont à la charge de l'expéditeur et du transporteur en parts égales, même dans les"

b) suppression des lignes 25 à 27.

M. Thacker: Monsieur le président, cet amendement découle de celui que nous venons tout juste d'adopter. Comme il faut que les deux parties demandent les explications par écrit, il est juste qu'elles partagent les coûts.

Le président: Merci, monsieur Thacker. Veut-on discuter?

M. Angus: [Inaudible—Éditeur]

Le président: Oui, c'est possible. Veut-on continuer à en discuter? Dans ce cas, passons au vote.

[Text]

Mr. Benjamin: Hold the phone a minute. This amendment that Mr. Belsher just moved, lines 33 to 36, means that there will be a paragraph (2) that says: "a party who requests. . ."

Mr. Ouellet: No, no.

The Chairman: No, no, no. We are at lines 27 to 30 on page 23.

Mr. Ouellet: The (b) is the disposing of 53(2).

Mr. Benjamin: Okay.

Amendment agreed to.

Clause 53 as amended agreed to.

On clause 54—*Confidentiality of Information*

• 1910

Mr. Belsher: I move that that clause 54 of Bill C-18 be amended (a) by striking out line 38 on page 23, and substituting the following:

any party to a final offer arbitration wishes

(b) by striking out line 40 on page 23 and substituting the following:

confidential,

and

(a) the Agency and the arbitrator

(c) by striking out lines 45 on page 23 and substituting the following:

person other than the parties thereto; and

(b) no reasons for the decision given pursuant to subsection 52(4) shall contain those matters or information included in a contract that the parties thereto agreed to keep confidential.

The Chairman: Is this consequential, too?

Ms Bloodworth: No, it is not consequential to what you have done before. I think it was pointed out in CP's evidence that we had perhaps left out this prohibition on putting information from confidential contracts in the reasons. And there was no intent to do that, it just clarifies that.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I find it interesting that just prior to this one we made it equal by requiring all parties to make a request. Here we are allowing one party to rule the roost. Well, just let me leave it at that.

Mr. Thacker: I think, Mr. Chairman, that is quite appropriate, because one party or the other might have information that if released would be highly, highly damaging to it in a commercial sense. The other one was

[Translation]

M. Benjamin: Pas si vite. L'amendement que vient de proposer M. Belsher, aux lignes 25 à 27, ne tient pas compte du fait que le paragraphe (2) stipule que: «les frais de préparation. . .»

M. Ouellet: Non.

Le président: Non, nous en sommes aux lignes 20 à 22 de la page 23.

M. Ouellet: L'alinéa b) supprime le paragraphe 53(2).

M. Benjamin: Bien.

L'amendement est adopté.

L'article 53, tel qu'amendé, est adopté.

Article 54—*Caractère confidentiel*

M. Belsher: Je propose que l'article 54 du projet de loi C-18 soit modifié par a) substitution, aux lignes 30 et 31, page 23, de ce qui suit:

rent confidentiels en avise l'Office

et

a) l'office et l'arbitre prennent toutes mesures justifiant

c) substitution à la ligne 35, page 23, de ce qui suit:

autres que les parties; et

b) les motifs de la décision donnée en application du paragraphe 52(4) ne peuvent faire état des renseignements que les parties à un contrat sont convenues de garder confidentiels.

Le président: Est-ce un amendement qui découle également d'un amendement précédent?

Mme Bloodworth: Non. Je crois que dans son témoignage CP avait fait remarquer que nous avions omis de prévoir ce genre de situation, et il s'agit ici d'éviter qu'en exposant les raisons, on ne divulgue en même temps certains secrets des contrats. Cette disposition est donc conforme à l'esprit de la loi, et c'est une simple rectification.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je tiens à vous faire remarquer que nous venons d'exiger, afin de traiter tout le monde sur un pied d'égalité, que toutes les parties concernées soient tenues de présenter une demande. Or voilà que nous sommes en train ici de donner un très net avantage à l'une des parties. C'est tout ce que je dirai à ce sujet.

M. Thacker: Je crois, monsieur le président, que cet amendement est justifié, étant donné que l'une des parties pourrait détenir certains renseignements dont la divulgation entraînerait un réel préjudice commercial.

[*Texte*]

relating to sharing costs and all of that, and so they should both have to agree to that.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just on that point: the other one was not just for sharing costs. The other one was for whether or not the reason should be given in writing. And that is a big difference.

Mr. Layton: Mr. Chairman, in my mind, that is almost consistent. Iain, I think you are providing each with protection both ways.

The Chairman: Further discussion on the question?

Amendment agreed to.

Clause 54 as amended agreed to.

Clauses 55 to 57 inclusive agreed to.

On clause 58—*Non-application of provisions*

The Chairman: Yes, Mr. Belsher.

Mr. Belsher: I move that clause 58 of Bill C-18 be amended by striking out lines 23 to line 45 on page 24 and substituting the following:

58. Sections 59 to 63 apply only in respect of matters arising between shippers and carriers that involve

(a) the carriage of goods by air to which Part II applies, other than their carriage internationally;

(b) The carriage of goods by railways to which the Railway Act applies, other than the movement of grain to which the Western Grain Transportation Act applies;

(c) The carriage of goods by water, where the carrier is authorized to do so under Part V or is a member of a conference to which the Shipping Conference Exemption Act, 1979 applies; or

(d) The transmission of a commodity by means of a commodity pipeline as defined in Part VI where a direction of the Minister has been issued under section 240 in respect of the commodity pipeline.

The Chairman: All of this is turning around the onus, is it not, in this present section? The present way it is worded says, where it does not apply. This, in effect, as I understand it, is turning it around to say where it does apply. So it is better draftsmanship and clearer and more positive. Is that the explanation?

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: Any discussion?

Amendment agreed to.

Clause 58 as amended agreed to.

[*Traduction*]

L'autre amendement concernait avant tout le partage des frais, etc., et il faut que les deux parties puissent s'entendre.

M. Angus: Monsieur le président, je tiens encore à faire remarquer que l'autre amendement ne concernait pas uniquement le partage des frais. Il s'agissait de décider si oui ou non la raison devrait en être donnée par écrit. C'est tout de même complètement différent.

M. Layton: Monsieur le président, à mon avis, tout cela me semble parfaitement logique. Je pense, Ian, qu'il s'agit d'assurer la même protection aux deux parties.

Le président: Voulez-vous encore en débattre?

L'amendement est adopté.

L'article 54, comme modifié, est adopté.

Les articles 55 à 57 inclus sont adoptés.

Article 58—*Non-application*

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je propose que l'article 58 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution aux lignes 18 à 41, page 24, et aux lignes 1 et 2, page 25, de ce qui suit:

58. Les articles 59 à 63 s'appliquent exclusivement aux différends survenant entre expéditeurs et transporteurs dans les domaines suivants:

a) le transport de marchandises auquel s'applique la partie II, à l'exception du transport international de marchandises par air;

b) le transport de marchandises par chemin de fer auquel s'applique la Loi sur les chemins de fer, à l'exception du transport de céréales sous le régime de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest;

c) le transport de marchandises par eau, si le transporteur y est autorisé sous le régime de la partie V ou s'il est membre d'une conférence à laquelle s'applique la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes; ou

d) le transport de produits par productoduc au sens de la partie VI, si le productoduc a fait l'objet d'instructions données par le ministre en application de l'article 240.

Le président: Tout cela tourne autour du champ d'application de l'article, n'est-ce pas? Pour le moment, les choses sont formulées de façon négative dans le projet de loi, et si je comprends bien l'amendement, il s'agit de reformuler tout cela de façon positive. C'est donc une question de rédaction, et vous voulez rendre les choses plus claires. Est-ce bien cela?

M. Thacker: Oui.

Le président: Des questions?

L'amendement est adopté.

L'article 58, comme modifié, est adopté.

[Text]

On clause 59—*Public Interest*

The Chairman: We have an amendment by Mr. Ouellet and filed with the table.

• 1915

M. Ouellet: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 59 du projet de loi C-18 par substitution aux lignes 7 et 8, page 25, de ce qui suit:

(2) La personne ou l'organisation ayant des motifs de croire qu'un prix ou un service fixé par un ou plusieurs transpor-

The Chairman: So you are really adding the word "organization". Is that it?

M. Ouellet: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais que les officiels nous expliquent cet amendement. Je crois que cela a déjà été couvert par d'autres amendements qu'on a adoptés. J'aimerais avoir des précisions là-dessus.

The Chairman: Could you give us the potential implications of this amendment?

Ms Bloodworth: I am not completely sure what the aim is. I assume that the service was to add another factor, except I think that is already covered under paragraph 59(2)(b), which is even wider. It says "any act or omission of a carrier". So I do not know that it is necessary to add "service" particularly, because I think "act or omission" would be even wider than "service".

I am not sure if Mr. Ouellet had anything in mind with "organization" beyond a person—

The Chairman: Mr. Ouellet, the reason for your suggestion?

Mr. Ouellet: I want it to be clear that the public interest here is not exclusively the questions of an individual or of a company. It could clearly be the Consumers' Association of Canada on behalf of a number of people. It could be a provincial or municipal government. Various types of organizations could appear and advocate the public interest.

The Chairman: Mr. Thacker.

Mr. Thacker: I was thinking that "person" would cover everything under the Interpretation Act, but I suppose some organizations would not be legal entities necessarily.

Mr. Ouellet: Right.

Mr. Thacker: We would have no problems with the words "or organization", but I think Ms Bloodworth is correct when she says the words "or service" would implicitly be covered by paragraph 59(2)(b). I wonder if Mr. Ouellet would agree.

Mr. Ouellet: I will accept the legal interpretation given by an expert. If she believes that indeed "service" includes it, I do not want to have a redundant word and I am ready

[Translation]

Article 59—*Intérêt public*

Le président: M. Ouellet a déposé un amendement.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I move that clause 59 of Bill C-18 be amended by striking out lines 5 and 6 on page 25, and substituting the following therefor:

(2) Where a person or organization has reason to believe that the effect of any rate or any service established

Le président: Vous ajoutez en fait le terme «organisation».

Mr. Ouellet: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would like the officials to give some explanation on this amendment. I think this has already been covered by other amendments that have been agreed to. I would like to have a few explanations.

Le président: Pourriez-vous nous dire quelles seraient les conséquences de cette modification?

Mme Bloodworth: Je ne suis pas absolument sûre d'en comprendre les raisons. En parlant de «service» on veut être sûr d'être exhaustif, si ce n'est que l'alinéa 59(2)b) y pourvoit déjà, et qu'il est même plus général. Il y est effectivement précisé: «un acte ou une omission de ceux-ci». Je ne pense donc pas qu'il soit nécessaire d'ajouter «service» car «acte ou omission» est une expression de portée plus générale.

Pour ce qui est du terme «organisation», je ne sais pas si M. Ouellet pensait à autre chose qu'aux personnes. . .

Le président: Monsieur Ouellet, pourriez-vous nous l'expliquer?

M. Ouellet: J'aimerais qu'il soit clair que lorsque l'on parle d'intérêt public il ne s'agit pas exclusivement des particuliers ou des sociétés. On peut imaginer que l'Association des consommateurs du Canada intervienne. Même chose pour les autorités provinciales ou municipales. Il peut donc se faire que certains organismes prennent la défense de l'intérêt public.

Le président: Monsieur Thacker.

M. Thacker: D'après la Loi d'interprétation, je penserais que le terme de «personne» soit suffisamment général, mais il est vrai que certaines organisations pourraient ne pas être des entités juridiques.

M. Ouellet: Exactement.

M. Thacker: Nous n'avons donc aucune objection à ce que les termes «ou l'organisation» soient ajoutés, mais je pense que M^{me} Bloodworth a raison lorsqu'elle dit que l'alinéa 59(2)b) inclut la notion de «service». Qu'en pense M. Ouellet?

M. Ouellet: J'accepte l'interprétation de la spécialiste des questions de droit. Si elle pense effectivement qu'il n'est pas nécessaire de parler de service, je ne tiens pas ici

[*Texte*]

to agree to drop the word "service", if it is clearly established that it is covered.

The Chairman: If this carries, will there have to be a consequential amendment to define what "organization" is?

Mr. Ouellet: No.

Mr. Thacker: I do not think so. The arbitrator will decide that.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: I can indicate our support of this, because there are times when it is appropriate for an organization of individuals to come forward and say that they are concerned, and this would allow that to occur.

Mr. Benjamin: Do I take it that, even if we left the words "or service" in there, no harm would be done?

Ms Bloodworth: One concern I have is whether that might implicitly limit what "act or omission" might mean. As I read "act or omission" right now, it is any act or omission that "may prejudicially affect the public interest in respect of rates for, or conditions of, the carriage of goods".

• 1920

That seems to me to be very wide. It would be far beyond service. I guess I have some concern if we are adding a redundant word that it may implicitly limit what act or omission might apply it to.

The Chairman: I agree. I think it would. So what are we going to do?

Mr. Benjamin: Just delete (a). . .

Mr. Ouellet: I would delete (a) if it is the consent of the committee. It would be—

The Chairman: The mover of the motion has agreed to amend—

Mr. Ouellet: —"or organization has reason to believe".

The Chairman: Period.

Mr. Ouellet: Period.

The Chairman: That is the amendment to clause 59, which I am asking the committee to consider and tell the Chair if the amendment carries. It is as put forward but it stops at "believe".

Amendment agreed to.

Clause 59, as amended, agreed to.

On clause 60—*Investigation considerations*

The Chairman: We now have a government amendment on clause 60. Mr. Belsher.

[*Traduction*]

à ce que l'on se répète, et je suis prêt à laisser tomber le terme, s'il est bien clair que la disposition inclut la notion.

Le président: Si l'amendement est adopté, faudra-t-il prévoir un autre amendement de définition du terme «organisation»?

M. Ouellet: Non.

M. Thacker: Je ne le pense pas non plus. L'arbitre sera juge.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je tiens à dire que nous appuyons cet amendement; il arrive en effet que certains organismes veuillent se faire entendre, et c'est ce que permettrait cette disposition.

M. Benjamin: Dois-je donc comprendre qu'il n'y a aucun inconvénient à ne pas parler de service?

Mme Bloodworth: Je crains précisément que cela ne limite implicitement la portée de l'expression «acte ou omission». Ces termes, dans la disposition telle qu'elle est rédigée à l'heure actuelle, signifient effectivement tout acte ou toute omission qui «risque de porter préjudice à l'intérêt public en matière de prix ou de conditions de transport de marchandises».

L'expression est donc de portée très générale, et beaucoup moins restrictive que le terme de service. Si nous ajoutons un terme inutile, celui-ci tendrait finalement à limiter la portée de l'expression plus générale.

Le président: Là-dessus, je suis d'accord avec vous. Comment allons-nous procéder?

M. Benjamin: Supprimez simplement a). . .

M. Ouellet: Avec l'accord du comité, je suis prêt à supprimer le petit a). Cela nous donnerait. . .

Le président: M. Ouellet accepte de modifier. . .

M. Ouellet: . . . «la personne ou l'organisation ayant des motifs de croire».

Le président: Et ça s'arrête là.

M. Ouellet: Oui.

Le président: Il s'agit d'un amendement à l'article 59, et je voudrais savoir si le comité est prêt à l'adopter. Il reste tel quel, si ce n'est que l'on s'arrête à «motifs de croire».

L'amendement est adopté.

L'article 59, comme modifié, est adopté.

Article 60—*Éléments à prendre en considération*

Le président: Nous avons maintenant à discuter un amendement du gouvernement à l'article 60. Monsieur Belsher.

[Text]

Mr. Belsher: That clause 60 of Bill C-18 be amended (a) by striking out line 23 on page 26 and substituting the following:

competitive transportation service; and

And (b), by striking out lines 31 and 32 on page 26 and substituting the following;

or efficiency factor.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, this is consequential upon deleting the subclauses to clause 51, the factors in the criteria.

The Chairman: You have heard the amendment and the explanation by the Parliamentary Secretary. It is consequential on previous amendments. Any further discussion?

Mr. Ouellet: Could I ask one question? On clause 51 have we not struck some of the factors and therefore (e) should be deleted?

Mr. Mulder: That is what this amendment does, sir.

Mr. Ouellet: Oh, I am sorry. I have not arrived at this yet.

Mr. Angus: Actually, Mr. Chairman—

Mr. Ouellet: All right. Thank you. I see, “or efficiency factor”. Thank you.

Mr. Angus: I am sorry. This may be a repeat of a question I asked the other night, but there still remains in clause 51(2) matters that relate, I guess, to clause 60. And without that referral clause (e) back to clause 51, whether those become non-operative. I am referring to the “alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods”. So perhaps I could ask the officials if they can clarify my concern for me.

Mr. Thacker: I am sorry, Mr. Angus. I was trying to read what you were saying from clause 51, and I missed the point.

Mr. Angus: Okay. If you look at clause 51(2), in the part that remains, it talks about:

... the arbitrator shall have regard to whether there is available to the shipper an alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods to which the matter relates. . .

Now, by not referring clause 60 back to clause 51, are we missing something?

Mr. Thacker: I am advised, Mr. Angus, that this is not so, because it is covered in clause 60(c), those same words exactly, “alternative, effective”, etc.

Mr. Angus: Thank you.

Mr. Ouellet: Could I ask a question? As I look at the representation that has been made, I believe it is about the

[Translation]

M. Belsher: Il est proposé que l'article 60 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 29 et 30, page 26, de ce qui suit:

d'efficacité.

M. Thacker: Monsieur le président, c'est un amendement qui découle de la suppression des alinéas de l'article 51, c'est-à-dire des éléments à prendre en considération.

Le président: Vous avez donc entendu l'amendement, et les explications du secrétaire parlementaire. C'est un amendement qui découle d'amendements précédents. Voulez-vous en débattre?

M. Ouellet: Pourrais-je poser une question? Nous avons supprimé la liste d'éléments énoncés à l'article 51, il faudrait donc également supprimer l'alinéa e)?

M. Mulder: C'est précisément ce que prévoit cet amendement.

M. Ouellet: Oh, excusez-moi. Je n'avais pas encore vu cela.

M. Angus: En fait, monsieur le président. . .

M. Ouellet: Très bien. Merci. Je vois: «d'efficacité». Merci.

M. Angus: Excusez-moi. Je répète peut-être encore une question que j'ai déjà posée l'autre soir, mais il reste encore au paragraphe 51(2) un certain nombre d'éléments dont il est également question à l'article 60. Sans l'alinéa e), qui renvoie à l'article 51, ces éléments risquent d'être exclus. Je parle du passage: «un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel, des marchandises en question». J'aimerais donc demander aux témoins d'éclairer ma lanterne.

M. Thacker: Excusez-moi, monsieur Angus. J'essayais de suivre ce que vous disiez à l'article 51, et je n'ai pas entendu le reste.

M. Angus: Très bien. Si vous vous reportez au paragraphe 51(2), c'est-à-dire dans ce qui reste, vous pouvez lire:

... l'arbitre tient également compte de la possibilité ou non pour l'expéditeur de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel, des marchandises en question. . .

Est-ce que nous allons donc perdre quelque chose si nous ne renvoyons pas, à l'article 60, à cette disposition de l'article 51?

M. Thacker: On me dit, monsieur Angus, que les mêmes termes sont repris à l'alinéa 60c): «un autre service de transport efficace», etc.

M. Angus: Merci.

M. Ouellet: J'aimerais poser une question. J'ai l'impression, en effet, d'après ce que j'entends, qu'il s'agit

[Texte]

same thing. The same representations that were made for clause 51 were also made for clause 60. In the case of clause 51, the government has agreed to do away with the factor. In this case, the government does not seem to want to do away with the criteria. Is there not a little inconsistency there? You know, "The Agency shall, in conducting an investigation..." and look at all the matters pertinent. Why do you outline the factor here? Do you believe the agency has less clout or skill than an arbitrator?

• 1925

Mr. Thacker: No. I think it was because its terms of reference, including subclause 59(3), would be much broader—I do not think it was any more complicated than that—as compared with an arbitrator dealing with two specific individuals in a very small, tight arbitration; whereas the agency, under subclause 59(3), can look at the whole world. I guess that is about it.

Mr. Mulder: This clause would also, in most cases, deal with hearings with a substantial amount of debate. It would be quite timely. These are supposed to be reserved for major cases, where there are a lot of factors that ought to be spelled out. It is not just a quick and dirty decision.

Amendment agreed to.

The Chairman: There is another amendment to clause 60, by Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 60 du projet de loi C-18 en ajoutant immédiatement après la ligne 30, à la page 26, ce qui suit:

f) les objectifs de développement régional, social et économique.

C'est pour qu'on tienne toujours compte de ces facteurs de développement régional, social et économique tel que nous l'avons indiqué à l'alinéa 3(1)d).

Mr. Benjamin: Just a small correction. Now that we have deleted (e), Mr. Robichaud's amendment would read (e) instead of (f).

The Chairman: Yes.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, where it has an explanation, I think that meets the needs of Mr. Robichaud.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the whole issue the agency is considering in this clause is public interest, and "public interest" is explicitly defined at the beginning of the bill as including the public interest that is consistent with the national transportation policies. It is policy set out in subclause 3(1). So the whole of 3(1) is incorporated through that word in this clause.

In addition, paragraph (a) explicitly looks at some regional economic factors.

[Traduction]

de la même chose. Ce sont les mêmes arguments qui ont été invoqués pour l'article 51 et l'article 60. Pourtant, dans le cas de l'article 51, le gouvernement a décidé de supprimer la liste des éléments cités. Dans ce cas-ci, il ne semble pas vouloir procéder de la même façon. N'est-ce pas un peu illogique? L'article précise «L'Office mène les enquêtes prévues...» en tenant compte de tous les éléments pertinents. Pourquoi voulez-vous cette fois-ci les énumérer? Pensez-vous que l'Office a moins d'autorité, ou d'habileté, que ne pourrait en avoir un arbitre?

M. Thacker: Non, si ce n'est que ses pouvoirs, comme ils sont notamment définis au paragraphe 59(3), seraient beaucoup plus étendus—cela n'est pas plus compliqué que cela—que ceux d'un arbitre qui aurait affaire à deux particuliers bien précis, pour une petite procédure d'arbitrage bien définie; alors que l'Office, conformément au paragraphe 59(3), peut en fait poser des questions au monde entier. Voilà de quoi il s'agit.

M. Mulder: Je pense également que cet article, dans la plupart des cas, s'appliquerait à des audiences où les débats risqueraient d'être assez animés. C'est une disposition qui pourrait donc être fort utile. Il s'agit donc d'une liste d'éléments qui seraient invoqués lors de procès importants, faisant intervenir toute une série de facteurs qu'il convient d'énoncer. Il ne s'agirait pas ici d'un procès rapide et vite fait.

L'amendement est adopté.

Le président: Il y a un autre amendement à l'article 60, déposé par M. Robichaud.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I move that clause 60 of Bill C-18 be amended by adding thereto immediately following line 32, on page 26, the following:

(f) regional, social and economic development objectives

I just would like, in accordance with paragraph 3(1)(d), that we take into account the regional, social and economic development.

M. Benjamin: J'aimerais apporter un petit rectificatif. Puisque nous avons supprimé e), l'amendement de M. Robichaud serait précisément e) et non pas f).

Le président: Oui.

M. Thacker: Monsieur le président, je pense que l'amendement appelle un commentaire qui devrait d'ailleurs en même temps satisfaire M. Robichaud.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, tout ce qui intéresse l'Office, dans cet article, c'est la notion d'intérêt public, et au début du projet de loi il est bien précisé que celle-ci ne pouvait en aucun cas être contraire aux objectifs de la politique nationale de transport. Cette politique est exposée au paragraphe 3(1). L'expression inclut donc l'ensemble du paragraphe 3(1) dans cet article.

De plus, l'alinéa a), parle de façon explicite de développement économique régional.

[Text]

M. Robichaud: Est-ce que le fait d'inclure cet amendement ne renforce pas ce que vous dites? Cela n'enlève rien, n'est-ce-pas?

Mr. Benjamin: That is right. It does not do any harm, and it might do some good.

The Chairman: What is the pleasure of the committee?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would hope it would not be felt I am against regional economic development. But I think at the same time with our subclause 59(3). . . what we included. . . this comes under government. It is not under the agency; and I do not think we can put it in there.

Mr. Ouellet: I am glad you spoke, my friend. You just reinforced his point. Thank you very much.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

Une voix: Ce n'est pas ce qu'il voulait dire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Non, mais cela a trait au paragraphe 3(1). C'est le gouvernement. Ce n'est pas dans les pouvoirs de l'Office national des transports.

M. Robichaud: Mais pourquoi l'Office n'en tiendrait-il pas compte?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il vaudrait peut-être mieux modifier le projet de loi au complet pour donner tout le pouvoir à l'Office, et oublier complètement le gouvernement. C'est ce que vous voulez? Il y a un conflit entre les deux.

M. Ouellet: Non, non.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il y a un conflit entre le gouvernement et l'Office.

M. Robichaud: Pousse, mais pousse égal.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sure if Mr. Robichaud's amendment does nothing else, it reinforces and provides a requirement upon the agency to do what the principle of the bill says the government wants done. That is all. And what harm is there in that?

• 1930

The Chairman: Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, there is a very real harm in the word "social", which adds an entirely new dimension to it that is not even in subclause 3(1). And then, just the way it is worded, it brings in regional and economic development objectives; whereas section 3 says there has to be a balancing of regional and economic business. And that is substantially different from the "dist-test" that would suddenly be imposed upon it. We would object quite strongly to the word "social", as a very minimum. This changes the balancing act as set forth in 3.

[Translation]

Mr. Robichaud: But would not this amendment strengthen what you just said? It does not take anything away, does it?

M. Benjamin: Exactement. Il n'enlève rien, et il pourrait au contraire faire beaucoup de bien.

Le président: Quel est le désir du Comité?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je ne voudrais surtout pas que l'on interprète ce que je vais dire comme un plaidoyer contre les intérêts du développement économique régional. Mais avec ce que nous avons prévu au paragraphe 59(3). . . Cela concerne le gouvernement. Cela ne relève pas de l'Office, voilà pourquoi ces termes ne doivent pas paraître à cet endroit.

M. Ouellet: Je suis heureux que vous ayez parlé dans ce sens, cher collègue. Vous ne faites en effet qu'apporter de l'eau à son moulin. Merci beaucoup vraiment.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): No, that is not what I said.

An hon. member: That is not what he wanted to say.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): No, but this pertains to subclause 3(1). It is the government. This is not within the ambit of the national transportation agency.

Mr. Robichaud: But why would the agency not take that into account?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Then you better review the whole bill, and give all powers to the agency, and forget about the government. Is that what you want? There is a contradiction.

Mr. Ouellet: No, no.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): There is a conflict between the government and the agency.

Mr. Robichaud: It would be even-Steven.

M. Benjamin: Monsieur le président, l'amendement de M. Robichaud ne fait que renforcer le pouvoir de l'Office de s'en tenir au principe du projet de loi, et en l'occurrence d'appliquer la politique du gouvernement. C'est tout, et je ne vois pas quel inconvénient il y aurait à cela.

Le président: Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, je crois que le terme «social» est très gênant; il ouvre en effet un champ complètement nouveau, qui n'est même pas prévu au paragraphe 3(1). De plus, les termes utilisés dans l'amendement posent la question des objectifs de développement économique et régional, alors que l'article 3 précise qu'il faut tenir compte de façon égale des intérêts régionaux et des intérêts économiques du monde des affaires, ce qui est profondément différent de ces nouvelles contraintes que l'amendement nous imposerait. Nous serions, pour le moins, fermement opposés à l'utilisation

[Texte]

Mr. Ouellet: Because of this intervention, which I think makes sense, I would move a subamendment that would remove the words "social and" from Mr. Robichaud's amendment. Therefore, it would only read:

regional economic development objectives

Mr. Benjamin: You guys are paranoid about the word "social"—socialistic, socialism—anything social.

The Chairman: Mr. Ouellet has moved a subamendment to the amendment put by Mr. Robichaud, which I guess is clear to all members. The subamendment would read:

regional economic development objectives

Mr. Taylor: What are the objectives?

Mr. Layton: Mr. Chairman, I was going to intervene on that very point. I feel we are introducing at this stage of the bill something that changes the character of what we approved on a balanced basis earlier. Furthermore, I do not think it is the agency's role to actually engage in what is a government policy.

The Chairman: Is there further discussion? If not, I am calling the question on the subamendment of Mr. Ouellet to Mr. Robichaud's motion, and the subamendment is:

regional economic development objectives

Mr. Cochrane: Does it take out the word "social"? Well, everybody should in case it gets through.

The Chairman: The subamendment is:

regional economic development objectives

eliminating the words "social and".

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I want to make sure that committee members truly appreciate what... They have agreed to an amendment that deletes the words "social and". So we then have a new test—regional economic development objectives—which clearly, Mr. Chairman, speaks entirely against—

The Chairman: No, no. Mr. Thacker, the subamendment eliminates the words "social and" in the amendment. We then have to vote on the amendment as amended. We are now voting on the subamendment which takes out that perfidious word "social and".

Mr. Thacker: Okay.

The Chairman: And that is as far as we go.

Subamendment agreed to.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I abstained on the subamendment, because I hoped people were going to vote against the amendment.

The Chairman: You can do what you want when I call the question, which I am trying to call now. That is a

[Traduction]

du terme «social». Cela modifierait complètement cette notion d'équilibre qui est au principe du paragraphe 3.

M. Ouellet: Je pense que la réponse est justifiée, et je proposerais donc un sous-amendement qui supprimerait le terme «social». L'amendement de M. Robichaud deviendrait alors:

les objectifs de développement régional et économique

M. Benjamin: Vous êtes vraiment complètement obsédés par ces termes de «social», «socialiste», «socialisme», tout ce qui ressemble au social.

Le président: M. Ouellet a proposé un sous-amendement à l'amendement de M. Robichaud, et je crois que tout le monde a compris. Le sous-amendement serait:

les objectifs de développement régional et économique

M. Taylor: Quels sont ces objectifs?

M. Layton: Monsieur le président, je voulais moi aussi intervenir. J'ai l'impression que nous sommes en train ici de nous embarquer dans une direction qui est tout à fait contraire à l'esprit d'équilibre que nous avons jusqu'ici respecté. Je ne pense pas non plus qu'il soit du rôle de l'Office de prendre en charge ce qui revient en fait au gouvernement.

Le président: Voulez-vous encore en débattre? Sinon, je mets le sous-amendement de M. Ouellet à l'amendement de M. Robichaud aux voix, et le sous-amendement se lit:

les objectifs de développement régional et économique

M. Cochrane: Le terme «social» disparaît? Je crois que tout le monde devrait en faire autant s'il était adopté.

Le président: Le sous-amendement précise:

les objectifs de développement régional et économique

et cela élimine le terme «social».

M. Thacker: Monsieur le président, j'aimerais que les membres du Comité comprennent bien... Ils sont d'accord pour que l'on supprime le terme «social». Cela nous ramène à des contraintes de développement économique régional, ce qui de toute évidence, monsieur le président, est en contradiction complète... .

Le président: Non, monsieur Thacker, le sous-amendement supprime le terme «social» à l'amendement de M. Robichaud. Il faudra ensuite voter sur l'amendement tel que modifié. Nous votons maintenant sur le sous-amendement, qui nous débarrasse de ce mot perfide: «social».

M. Thacker: Très bien.

Le président: Voilà où nous en sommes.

Le sous-amendement est adopté.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je me suis abstenu de voter sur le sous-amendement, parce que j'espérais que l'on voterait contre l'adoption de l'amendement.

Le président: Vous pourrez faire ce que vous voudrez lorsque je mettrai l'amendement aux voix. C'est une

[Text]

completely frivolous intervention. Mr. Gray. We have to keep order here as the night proceeds.

I am now calling the amendment put by Mr. Robichaud as amended by the subamendment put by Mr. Ouellet. So you are now voting on the amendment as amended.

Mr. Ouellet: Could I say on the motion put by Mr. Robichaud, which has just been amended, that to ask the agency, while conducting an investigation under clause 59 that has to do with public interest—and let us remember this, it is not an investigation as to whether one party or the other party is right. It has to do with the agency conducting an investigation because it is felt it is in the public interest that such an investigation take place. That we ask the agency to have in mind the concept of regional economic development objectives does not go beyond government policy, because in a very early stage of the legislation it is said—in subclause 3(2)—that

(2) The Minister may... enter into agreements in support of the national transportation policy... or in respect of such transportation matters as the Minister considers appropriate.

• 1935

The Chairman: That is the government, yes.

Mr. Ouellet: Therefore, it is clearly the intent of the legislation that, on one hand, the government might have responsibilities but, on the other hand, at time to time the agency could implement policies of regional development objectives that are in line with the government objectives.

The Chairman: When you want to read that back some day, I really think you would go up the wall. Anyway, I had better not say that. I did not say that.

Amendment as amended negatived.

Clause 60 as amended agreed to.

Clause 61 agreed to.

On clause 62—*Procedure on investigation*

M. Ouellet: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 62 en retranchant la ligne 4, page 27, et en la remplaçant par ce qui suit:

disposition, si la divulgation de ce contrat se fait conformément à des règles établies en vertu du paragraphe 22(1).

I believe an organization called Luscar made a representation that indicated that there is a possibility it would be in the interest of the party that in fact the disclosure be made under certain conditions. Otherwise, what you have is a sort of a fate. You go there and you say, here is my case, I am not party to it, I will not be privileged to see the confidential contract, there is something wrong, let us try to correct it. But you will never know about it.

[Translation]

intervention complètement inutile, monsieur Gray, essayons de maintenir un peu d'ordre.

Je mets donc l'amendement de M. Robichaud, comme modifié par le sous-amendement de M. Ouellet, aux voix. Il s'agit donc de l'amendement tel que modifié.

M. Ouellet: Pourrais-je rappeler, à propos de cet amendement de M. Robichaud, qui vient lui-même d'être modifié, qu'il s'agit ici d'enquêtes menées par l'Office, conformément à l'article 59, et pour des raisons d'intérêt public... n'oublions donc pas qu'il s'agit ici d'intérêts qui débordent largement ceux des partis en présence. L'Office ouvre une procédure d'enquête parce qu'il estime que l'intérêt public est en jeu. Voilà pourquoi nous lui demandons de tenir compte des objectifs de développement économique régional, et cela n'est absolument pas contraire à la politique du gouvernement, puisque, au tout début du projet de loi, on précise, au paragraphe 3(2):

(2) Le Ministre peut... conclure des accords de mise en oeuvre de la politique nationale des transports... ou des accords sur les matières de transport que le ministre estime indiquées.

Le président: Il s'agit bien du gouvernement, effectivement.

M. Ouellet: Le projet de loi donne donc bien un certain nombre de responsabilités au gouvernement, mais d'un autre côté, il pourrait se faire que, de temps en temps, l'Office ait charge de faire respecter les objectifs de développement régional conformes aux principes de la politique gouvernementale.

Le président: Vous pourriez bien, si un jour vous aviez à relire ce passage, vous en arracher les cheveux. J'aurais mieux fait de me taire, je n'ai rien dit.

L'amendement, tel que modifié, est rejeté.

L'article 60, tel que modifié, est adopté.

L'article 61 est adopté.

Article 62—*Procédures*

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I move that clause 62 be amended by striking out lines 5 and 6 on page 27 and substituting the following therefor:

if the disclosure of such confidential contract is made according to rules made pursuant to subsection 22(1).

Une organisation qui s'appelle Luscar si je ne me trompe, a expliqué que la partie concernée pourrait en fait, sous certaines conditions, avoir intérêt à ce que l'on divulgue certains éléments du contrat. Evitons de nous laisser enfermer par les dispositions du projet de loi. Sinon, vous pourriez avoir quelqu'un qui veuille intervenir, mais du fait que la personne ne serait pas partie au contrat, il serait d'emblée et a priori absolument exclus qu'elle puisse avoir accès aux renseignements

[Texte]

I think it is a situation that is a little awkward.

The Chairman: Is there any explanation from the other end of the table?

• 1940

Mr. Thacker: I did not, of course, personally have the benefit of the evidence. But I understand from the briefs that there was really strong evidence that came before the committee as to the sanctity of confidence. I guess it is up to the members themselves to make that decision. That is all we would throw out as from the Minister: that there was strong evidence in favour of confidentiality, and this would certainly breach that in some cases, at least.

Ms Bloodworth: I might just add one other consideration, Mr. Chairman. This particular clause is the one that allows the agency to take into consideration the contents of a confidential contract without disclosing them. There is a provision that has been added to allow someone who has a complaint against an existing confidential contract to complain about his rate. This amendment might have the effect of reducing the number of times the agency would be prepared to enter into that type of investigation, because they would not be prepared to disclose any of the contract even under conditions of just the lawyers and just the experts and so on, which is what the rules provide now.

Mr. Thacker: I am not sure either whether or not subclause 22(1) would authorize it to make rules dealing with confidentiality, and particularly the disclosure of confidential documents. It would seem the rules relate to the sittings of the agency, the carrying on of its work, the manner and procedures for dealing with matters and business, including the circumstances of in camera hearings. But it does not seem to refer to evidence—

Mr. Ouellet: That is it.

Mr. Thacker: —confidentiality.

Mr. Ouellet: No, but it is a way to ask for the agency, with the approval of the Governor in Council, to make certain rules; and of course the reference to paragraph 22(1)(b) is precisely for this. In other words, if this is agreed, the agency will then have to have some specific rule in this regard. In reality, the agency takes into consideration the contents of confidential contracts, but nobody knows about it. It does not make sense.

The Chairman: The reality in law is what you say. The evidence was very strong that, how confidential is a confidential contract?

Mr. Taylor: Well, I am just going to say that if we keep on chipping away at these confidential contracts, they will not be confidential very long. Here they have the power to

[Traduction]

confidentiels. Je pense que c'est une erreur qu'il faut rectifier.

Je pense que ce serait une anomalie.

Le président: L'autre bout de la table veut-il nous commenter l'amendement?

M. Thacker: Bien entendu, je n'ai pas eu personnellement le bénéfice des témoignages, mais d'après les mémoires présentés au Comité, on aurait vigoureusement plaidé en faveur de l'importance primordiale du caractère confidentiel. C'est aux membres eux-mêmes de prendre cette décision, et tout ce que nous pouvons dire, au nom du ministre, c'est que les témoins ont vigoureusement plaidé pour le caractère confidentiel des contrats et que les dispositions de cet article risquent certainement, dans certains cas tout au moins, de porter atteinte à ce caractère confidentiel.

Mme Bloodworth: Permettez-moi d'ajouter quelque chose, monsieur le président. Cet article autorise l'Office à prendre en compte les termes d'un contrat confidentiel sans les divulguer. On y a ajouté un paragraphe permettant à quelqu'un qui s'élève contre les termes d'un contrat confidentiel de demander une enquête sur son tarif. Cet amendement pourrait avoir pour effet de diminuer le nombre de fois que l'Office envisagerait de faire ce genre d'enquête, car il ne serait pas disposé à divulguer aucun des termes du contrat, même à l'intention uniquement des avocats ou des spécialistes ou autres, ce qui est actuellement prévu par les règles.

M. Thacker: Je ne suis pas non plus certain si le paragraphe 22(1) autoriserait l'Office à promulguer des règles traitant du caractère confidentiel, en particulier la divulgation de documents confidentiels. Les règles semblent se rapporter aux séances de l'Office, à l'exécution de ses travaux, aux méthodes et procédures relatives à l'examen des questions, entre autres de la façon dont se passent les audiences à huis clos. Mais ces règles ne semblent pas se rapporter au témoignage. . .

M. Ouellet: C'est exact.

M. Thacker: . . . touchant au caractère confidentiel.

M. Ouellet: Non, mais c'est une façon de demander que l'Office, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établisse certaines règles et c'est précisément ce dont il est question à l'alinéa 22(1)(b). Autrement dit, si cet amendement est adopté, l'Office devra établir certaines règles précises à cet égard. En réalité, l'Office prend en compte le contenu des contrats confidentiels mais sans que personne n'en sache rien. C'est absurde.

Le président: Ce que vous dites est bien ce que contient la loi. Beaucoup de témoins ont demandé dans quelle mesure un contrat confidentiel est bien confidentiel.

M. Taylor: J'allais justement dire que si nous continuons à rogner de tous côtés sur ces contrats, leur caractère confidentiel ne sera plus qu'une chimère. Vous

[Text]

look into it providing they do not release the contents of the contract. Why not leave it at that?

Mr. Belsher: They already said it would only take 48 hours for it to become "unconfidential".

Mr. Benjamin: Hire away a free traffic manager and there goes your confidential contract, right out the window.

Mr. Thacker: I think if you look at the clause, it simply states that in conducting its investigation, the agency would have access to these confidential contracts, and that may well alter the recommendations it makes and it may, as a result, make certain recommendations; but it shall not reveal the confidential information. Somehow that seems to me to be quite satisfactory. If they were ever to release those data, that could be very harmful to a major shipper or carrier.

Mr. Ouellet: On the other hand, there is a question of justice—

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Ouellet: —for people who will ask for the agency... In a sense, this agency is going to render decisions that could have tremendous effects for a number of people. It is just as if you say, well, I am going before the court: the judge is going to judge me; he is going to be privileged to information and accusations against me; he is not going to tell me of what I am accused; he is going to judge me and condemn me; I am not going to know anything about this; but then I am going to suffer his decisions. It is rather awkward, I think.

Mr. Thacker: I had forgotten too—Mrs. Bloodworth brought it to my attention—that clause 120 permits the agency to release a summary of a confidential contract, and that might well cover the point you are trying to make here. I can understand completely the point you are trying to make.

The Chairman: A court of law some day may be doing the same thing, if this thing does not change, even if it is amended.

• 1945

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as I said—

The Chairman: [*Inaudible—Editor*]... have new interesting divisions that I imagine will be investigated in the courts.

Mr. Benjamin: Of course, it is going to be... Mr. Ouellet's amendment has just brought things to a fine point and to a head.

If there ever was a Star Chamber proceeding, or a Star Chamber process, it is confidential contracts and any disputes resulting therefrom. I am hoping that the courts are going to throw this bloody section of the bill right out the window, the very first time it gets to a federal court. It flies in the face of natural justice, it is discriminatory—

[Translation]

donnez ici à l'Office le pouvoir de prendre connaissance du contenu des contrats sans pour autant le divulguer. Pourquoi ne pas nous en tenir à cela?

M. Belsher: On nous a déjà dit qu'en moins de 48 heures, le secret serait éventé.

M. Benjamin: Il suffit de débaucher un gestionnaire d'un bureau des transports pour donner à votre secret la clé des champs.

M. Thacker: Si vous examinez l'article, vous constaterez qu'il y est simplement dit qu'en menant l'enquête, l'Office prendrait connaissance de ces contrats confidentiels, ce qui risque d'influer sur les recommandations qu'il va faire, mais sans pour autant révéler le contenu de cette information confidentielle. Personnellement, je ne vois rien à redire à cela. Si l'Office devait divulguer ces données, cela pourrait porter gravement préjudice à un grand expéditeur ou transporteur.

M. Ouellet: Par ailleurs, il y a une question de justice. . .

M. Thacker: Oui.

M. Ouellet: ... pour ceux qui vont demander à l'Office... Ce dernier va, en effet, prendre des décisions qui pourraient avoir de profondes conséquences pour un grand nombre de gens. C'est comme si vous alliez devant un tribunal pour y être jugé et que le juge prenait connaissance d'informations vous concernant et d'accusations portées contre vous sans vous dire de quoi vous êtes accusé; il va vous juger et vous condamner, mais vous ne saurez pas ce qui l'a amené à prononcer son verdict. Pourtant, vous allez en subir les conséquences. C'est une drôle de situation, reconnaissez le!

M. Thacker: J'avais également oublié, ce que M^{me} Bloodworth m'a rappelé, que l'article 120 permet à l'Office de divulguer un résumé du contrat confidentiel, ce qui résoudrait peut-être votre dilemme, que je comprends fort bien.

Le président: Un tribunal risque bien d'en faire de même, sauf changement, même si l'article est modifié.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme je disais. . .

Le président: [*Inaudible—Éditeur*]... aura de nouvelles conséquences intéressantes que les tribunaux, je pense, ne manqueront pas d'examiner.

M. Benjamin: Bien entendu, cela va être... L'amendement de M. Ouellet a cerné le problème et l'a mis en relief.

S'il est une chose qui me rappelle les débats secrets de la Chambre étoilée, c'est bien les contrats confidentiels et tous les litiges qui en résulteront. J'espère bien que les tribunaux se chargeront de mettre au rancart ce maudit article la première fois qu'un tribunal fédéral sera saisi d'un litige y relatif. Cet article constitue une insulte à la justice naturelle, une discrimination. . .

[Texte]

The Chairman: Okay.

Mr. Benjamin: —it hurts little shippers to the credit of big shippers. It is a Star Chamber process, this whole business of the agency.

Amendment negated.

Clauses 62 and 63 agreed to.

On clause 64—*Governor in Council may vary or rescind orders, etc.*

The Chairman: Clause 64, there is an amendment of Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that, Bill C-18, an act respecting national transportation, be amended in section 64 on page 27, by adding immediately following line 37, the following therefor:

(a) the intention to review under this section shall be announced in reasonable time prior to the review taking place to allow the opportunity for public input

Mr. Chairman, as I look at that clause 64, the review and appeal clause, my interpretation of it is that one party unbeknown to another, or the Governor in Council on its own, without any notification to either party, or to anybody else, for that matter, can arbitrarily vary or rescind any decision, order, rule, or regulation of the agency.

I think it is quite inappropriate to vest such power in the Governor in Council, of the type where somebody appeals and one of the parties involved does not even know about it. So I have moved the amendment that I have in order to provide for some mechanism to ensure the fact that the Governor in Council is going to consider the matter. There will be some form of public notification.

The Chairman: Obviously, any Cabinet appeal to something like this is only going to come as a result of a good amount of public hue and cry, I would think.

Mr. Angus: You are right in one sense, Mr. Chairman, and we can probably give you chapter and verse of examples that all of us have used, like pressuring the Minister in the House. But there are also times. . . at least there are beliefs out there, that somebody has talked to somebody privately, and said, hey, George, I do not like that ruling. Do you want to do something about it? That proposal is put to Cabinet. Cabinet meetings are confidential, and all that comes down is a decision changing a decision of the agency. And that is what I am concerned about.

The Chairman: How are you going to have the public input into Cabinet?

Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, there is the legal problem with the proposed amendment that I will ask Ms Bloodworth to comment on. But we all know, too, that the Governor in Council, being the Cabinet, is not

[Traduction]

Le président: Bon, bon.

M. Benjamin: . . . et profite aux grands expéditeurs aux dépens des petits. Il équivaut à faire de l'Office un substitut de Chambre étoilée.

L'amendement est rejeté.

Les articles 62 et 63 sont adoptés.

Article 64—*Modification ou annulation*

Le président: Sur l'article 64, nous avons un amendement de M. Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 64, page 27, en ajoutant, à la suite de la ligne 33, ce qui suit:

a) l'intention de procéder à une révision est annoncée dans un délai raisonnable avant le début de l'opération de révision pour donner au public la possibilité de se faire entendre

Monsieur le président, je constate à la lecture de l'article 64 relatif à la révision et à l'appel qu'une des parties, sans que l'autre le sache ou le gouverneur en conseil de sa propre initiative, sans en avertir l'une ou l'autre partie ou qui que ce soit d'autre peut, de façon arbitraire, modifier ou annuler les décisions, arrêtés, règles ou règlements de l'Office.

Il me paraît tout à fait inapproprié de confier de tels pouvoirs au gouverneur en conseil lorsque quelqu'un fait appel et que l'une des parties en cause n'est pas même au courant. J'ai donc proposé un amendement qui mettrait en place un dispositif permettant de s'assurer que le gouverneur en conseil va examiner la question. Il y aura ainsi avis au public.

Le président: Il me semble évident qu'on ne demandera au Cabinet d'intervenir qu'après qu'une affaire aura fait beaucoup de bruit.

M. Angus: En un sens, vous avez raison, monsieur le président, et nous pouvons probablement vous donner des exemples précis de ce que nous avons tous fait à l'occasion, comme par exemple harceler le ministre à la Chambre. Mais il y a également des circonstances. . . quelqu'un pense qu'un cas peut se produire ou, dans une conversation privée, l'un fait remarquer à l'autre qu'il n'approuve pas une décision. Si l'on souhaite alors intervenir, il faut le proposer au Cabinet. Et les séances de Cabinet sont confidentielles et ne donnent alors lieu qu'à une décision modifiant la décision de l'Office, et c'est ce qui me préoccupe.

Le président: Comment allez-vous donner au public la possibilité de se faire entendre auprès du Cabinet?

Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, avec ce projet d'amendement se pose un problème juridique sur lequel je laisserai à M^{me} Bloodworth le soin de répondre. Mais nous savons tous également que le gouverneur en conseil

[Text]

restricted by any rules of natural justice or any rules whatsoever.

The Chairman: That is right.

Mr. Benjamin: We know that.

Mr. Thacker: Ms Bloodworth has a legal—

The Chairman: Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: Yes. I am not so sure it is a legal problem, but rather the nature of the section. This section does exist in the present act, and the courts have held it to be a power in the nature of a legislative power. To add the trappings of a judicial power certainly has the possibility of changing the court's view of what this power is, and they may well impose more procedural elements. So the whole nature of the power now is legislative.

Mr. Angus: But are you telling us that the current wording of the legislation means that, without any kind of notification of anybody, the Cabinet could take a ruling of the CTC and change it?

• 1950

I recognize they have the right to do that, and I think they should have the right to make the change. It is a question of whether they can do it on the request of one of the two parties in the dispute and not even notify the other party in advance of considering it so that other party can have a chance to have their say, through whatever forum it wishes, whether it is through a Member of Parliament or a press conference or a letter to the Minister—

Mr. Benjamin: Or a meeting with the Minister.

Mr. Angus: —or whatever. Are you saying that is there now?

The Chairman: I must say, the more the discussion has come around, and the more I think about it. . . I almost think the thing is out of order, because you are talking about two different things. You are talking about Cabinet, which Ms Bloodworth says is legislative, and you want public input into it; and how do you get public input into Cabinet, other than that Cabinet has taken judicial, political—obviously political—notice of whatever the issue is?

About the hypothetical of Ms Bloodworth, we had around this table and in the House the Minister of the day and Cabinet cut VIA rail by 20%, which did not go through the CTC, and there was certainly no public input.

Mr. Angus: No, I appreciate that. But it is different—

[Translation]

étant le Cabinet ne subit les contraintes ni de la justice naturelle, ni d'aucune autre règle.

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Nous le savons très bien.

M. Thacker: M^{me} Bloodworth, du point de vue juridique. . .

Le président: Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: Je ne sais pas s'il s'agit tellement d'un problème juridique que de la nature même de l'article. Cet article existe dans la loi actuelle et les tribunaux considèrent que c'est un pouvoir d'ordre législatif. En y ajoutant les attributs d'un pouvoir judiciaire, il est certainement possible de changer l'opinion du tribunal sur la nature de ce pouvoir et il se peut que le tribunal impose alors des éléments qui tiennent davantage de la procédure. Toute la nature du pouvoir est habituellement d'ordre législatif.

M. Angus: Est-ce que cela revient à dire qu'aux termes actuels de la loi, le Cabinet pourrait modifier une décision de la CCT sans en avertir qu'il que ce soit?

Je reconnais qu'il en a le droit et qu'il devrait avoir le droit de modifier une telle décision. La question est de savoir s'il doit pouvoir le faire à la demande de l'une des deux parties au différend sans même en aviser l'autre partie avant de prendre sa décision, afin que l'autre partie puisse plaider sa cause, de quelque façon qu'elle le veuille, que ce soit par le truchement d'un député, ou par une conférence de presse, ou par une lettre au ministre. . .

M. Benjamin: Ou au cours d'un entretien avec le ministre.

M. Angus: . . . ou de quelque façon qu'elle le juge bon. Est-ce que cette possibilité existe à l'heure actuelle, d'après vous?

Le président: Plus nous discutons de la question, plus j'y songe comme étant. . . J'ai presque l'impression que la question n'est pas pertinente, car vous parlez de deux choses différentes. Vous parlez du Cabinet dont les pouvoirs, d'après M^{me} Bloodworth, sont d'ordre législatif et vous demandez une intervention du public. Comment obtenir une intervention du public auprès du Cabinet si le Cabinet ne tient pas compte au plan judiciaire, politique—politique de toute évidence—du fond de la question?

Quant à l'hypothèse soulevée par M^{me} Bloodworth, nous avons eu le cas où un ministre, à l'époque, a comparu ici même et à la Chambre, et le Cabinet a réduit de 20 p. 100 les subventions à VIA Rail, décision qui n'émanait pas de la CCT et il n'y a certainement pas eu d'intervention du public.

M. Angus: Non, je m'en rends bien compte, mais c'est différent. . .

[Texte]

Mr. Benjamin: That is what we are trying to put a stop to.

Mr. Angus: Can we get an answer to my question? I think it will be helpful in understanding the existing act and what we are replacing it with.

Ms Bloodworth: That was the decision of the Supreme Court in the Inuit Tapirisat case, that the Cabinet was not bound by court rules; that it was not a court and was not functioning as a court, and therefore it was not bound by the procedural rules that govern court-like proceedings.

Mr. Angus: Was that striking down a clause in a bill that required some kind of indication to somebody other than the person who was appealing?

Ms Bloodworth: No, it was a decision of the CRTC, although it was under the same legislation as they use; a telecommunications decision of the CRTC. I do not know the details beyond that; but it was certainly a decision the CRTC had taken after a hearing.

Mr. Angus: And obviously, the argument was that Cabinet should have notified somebody of their impending consideration of the matter.

Ms Bloodworth: They were arguing for input, I believe, or notice; something along those lines; certainly the natural justice argument. The Supreme Court said this was not a court; Cabinet was not a court and it was not bound by the rules put on a court.

Mr. Angus: So that people have the right of appeal to Cabinet is meaningless.

The Chairman: I think the thing is contradictory, the more I think about it. I just had this inspiration: Cabinet is private, you are asking for public. The two things just conflict.

Mr. Angus: No, you are misinterpreting what I am saying, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, with all respect to Ms Bloodworth, we are not suggesting that Cabinet is a court. We know the courts have ruled on that. Nobody is asking for that kind of activity or performance by the Cabinet.

There have been many occasions—and certainly it has been my experience since I came here—where a Cabinet Minister has said publicly that Cabinet is going to review a decision of a board or what not. All this amendment does is call upon some appropriate public announcement that the Cabinet is going to review a decision of the agency, which would allow some opportune time, a reasonable time, two, three, four weeks, for those who are directly concerned to make representation to the Cabinet. Otherwise, if they know nothing about it at all... say the other side of a dispute... .

All this is is just notice, so if nothing more, somebody can ask to meet with or write to the Cabinet Minister concerned before he presents it to Cabinet for review,

[Traduction]

M. Benjamin: C'est précisément ce à quoi nous essayons de mettre fin.

M. Angus: Pouvons-nous obtenir une réponse à ma question? Ce serait utile pour comprendre la loi actuelle et ce qui la remplacera.

Mme Bloodworth: C'était la décision de la Cour suprême dans l'affaire des Inuits Tapirisat, à savoir que le Cabinet n'était pas lié par les décisions du tribunal, que ce n'était pas un tribunal, qu'il ne fonctionnait pas en tant que tel et qu'il n'était donc pas lié par les règles de procédure qui régissent les travaux des tribunaux.

M. Angus: Est-ce que cela revenait à passer outre à un article de loi exigeant qu'une notification soit donnée à l'une des parties que l'autre interjetait appel?

Mme Bloodworth: Non, c'était une décision du CRTC, une décision de télécommunication qui relevait de la même loi. Je n'en connais pas les détails, mais c'était une décision prise par le CRTC, après une audience.

M. Angus: Et on a, de toute évidence, invoqué l'argument que le Cabinet aurait dû aviser qu'il allait examiner la question.

Mme Bloodworth: On a certainement invoqué l'argument de la justice naturelle, celui de l'intervention du public, ou d'un préavis, ou quelque chose de ce genre. La Cour suprême a dit qu'il ne s'agissait pas d'un tribunal, que le Cabinet ne constituait pas un tribunal et n'était donc pas lié par les règles qui s'appliquent aux tribunaux.

M. Angus: De sorte qu'on ne peut, quand il s'agit du Cabinet, parler d'un droit d'appel.

Le président: Plus je réfléchis à la question, plus j'y vois de contradiction, mais il me vient une idée: vous demandez l'intervention du public, alors que le Cabinet est privé et qu'il y a donc contradiction entre les deux.

M. Angus: Non, vous interprétez mal mes paroles, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, en toute déférence pour M^{me} Bloodworth, nous n'avons jamais dit que le Cabinet était un tribunal et nous savons que les tribunaux ont des idées sur ce point. Nul ne demande au Cabinet d'intervenir dans ce sens.

Il y a eu bien des circonstances—en tout cas depuis que je suis entré en politique—où un ministre du Cabinet a déclaré publiquement que le Cabinet va réexaminer une décision d'un conseil ou office ou autre. Par cet amendement, nous demandons simplement que le Cabinet donne avis officiel qu'il va réexaminer une décision d'un organisme, ce qui donnerait suffisamment de temps, mettons deux, trois, ou quatre semaines, à ceux que la question touche directement, pour faire des représentations au Cabinet. Si la partie concernée ignore tout... l'autre partie... .

Il s'agit là simplement d'un préavis afin que la partie intéressée puisse écrire au ministre du Cabinet pour avoir un entretien avec lui avant qu'il ne présente l'affaire

[Text]

because they may rescind, vary, or completely throw out a ruling of the agency. But before they do that, the various sides of the question will know about it and can make their appropriate representation through their MP, by mail, or by direct meeting with the Minister, before the Cabinet decision is made. That is all we are asking for.

The Chairman: Could the Chair ask, on that basis, whether if you did not have the notice and the input, the Cabinet could not make a decision?

Mr. Benjamin: No, it does not imply that at all.

The Chairman: Well, why would it not?

Mr. Benjamin: If the Cabinet gives some notice and nobody says anything, fine.

The Chairman: I am saying if you did not get the notice envisaged in this amendment, could the Cabinet vary or rescind the decision? Would it be unconstitutional?

• 1955

Mr. Benjamin: If this amendment is accepted, then they would bloody well have to make some public announcements.

The Chairman: Then you have circumscribed and restricted the whole function of Cabinet.

Mr. Benjamin: No, no.

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I think the amendment presented by Mr. Angus is in line with the representation we received from the Province of Newfoundland, who hold the view that the powers granted to the Governor in Council to vary or rescind decisions or orders under clause 64 appear too grand. The Province of Newfoundland believed when they appeared before us that consultation must take place whenever any decision affecting the provincial transportation system is reviewed.

They were asking that the consultation process be enshrined in the legislation, and I think that is the way Mr. Angus has found to do it.

It is a process that might be a bit cumbersome, but at any rate I suspect that the government, before moving, is going to seek, one way or another, public input.

So I do not think it is very contrary to the usual practice.

Mr. Mulder: Having been involved in various appeals to do with Newfoundland issues in the last 12 years, on several occasions the Newfoundland interests in one form or another have asked for immediate reversal of a CTC decision without public input and have demanded immediate action by Cabinet without waiting for any

[Translation]

devant le Cabinet car ce dernier peut annuler, modifier ou rejeter une décision de l'organisme. Mais avant que le Cabinet n'examine la question, les diverses parties intéressées peuvent intervenir auprès de leur député, écrire au ministre ou obtenir de lui un entretien avant que la décision du Cabinet ne soit prise. C'est tout ce que nous demandons.

Le président: Le président voudrait savoir si d'après vous, le Cabinet ne devrait pas pouvoir prendre une décision sans ce préavis et sans cette intervention publique?

M. Benjamin: Non, ce n'est pas du tout ce que cela signifie.

Le président: Et pourquoi pas?

M. Benjamin: Si le Cabinet donne un préavis et qu'il n'y a pas d'intervention publique, cela doit suffire.

Le président: Et s'il ne donne pas le préavis envisagé dans cet amendement, le Cabinet peut-il modifier ou annuler la décision? Est-ce que ce serait contraire à la Constitution?

M. Benjamin: Si cet amendement est accepté, ils seront bien obligés d'en donner avis officiel.

Le président: Dans ce cas vous aurez à imposer des contraintes au Cabinet.

M. Benjamin: Non, non.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: L'amendement présenté par M. Angus est dans la droite ligne des remarques que nous avons entendues de la Province de Terre-Neuve qui considère comme excessifs les pouvoirs du Gouverneur en Conseil de modifier ou d'annuler des décisions ou décrets aux termes de l'article 64. Dans sa comparution devant nous, la Province de Terre-Neuve a demandé que des consultations aient lieu chaque fois qu'une décision concernant les transports provinciaux est révisée.

La Province de Terre-Neuve demande que le processus de consultation soit incorporé à la loi et c'est le moyen qui est suggéré par M. Angus pour y parvenir.

C'est un processus qui peut paraître maladroit, mais il assurerait tout au moins que le gouvernement, avant de prendre une décision, demande d'une ou l'autre façon l'intervention du public.

Ce n'est donc pas en contradiction absolue avec la pratique habituelle.

M. Mulder: Au cours des 12 dernières années j'ai, à plusieurs reprises, eu à faire à divers appels sur des questions touchant Terre-Neuve. Il est plusieurs fois arrivé que ceux qui défendaient les intérêts de Terre-Neuve, sous l'une ou l'autre forme, demandent que soit cassée une décision de la CCT sans intervention du public et ont

[Texte]

detailed elaborations or further hearings or further reviews.

The Chairman: I can think of a couple of very recent decisions in Newfoundland.

Mr. Benjamin: In the name of a commitment by the Prime Minister about the government and the Cabinet being more open and more responsive and what not, this amendment fits perfectly well with his statements.

Amendment negatived.

Clause 64 agreed to.

Clause 65 agreed to.

The Chairman: We have passed clause 66.

On clause 67—*Definitions*

The Chairman: Half an hour ago you were handed a revised clause 67.

Mr. Belsher.

Mr. Ouellet: Sorry. Just before we deal with Part II, is it clear that the only outstanding clauses in Part I are clauses 6 and 35?

Could I ask the Parliamentary Secretary, if it is agreeable, that with his officials he review the wording of clause 35, hopefully to try to arrive at some appropriate wording that could be acceptable to the government, to the handicapped people, and to the committee, and that we will not deal with the clause at this time but will wait until tomorrow?

The Chairman: You are directing that to the wrong person. We are not going to deal with the clause tonight.

Mr. Ouellet: Okay.

The Chairman: But the premise of your question is completely founded. Mr. Thacker has been present listening to the discussion, and the chairman is standing clauses 35 and 6.

Mr. Ouellet: Hopefully to give some time to—

The Chairman: To see what they can come up with.

Mr. Ouellet: —come up with appropriate wording.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: I move that clause 67 of Bill C-18 be amended by striking out lines 25 to 30 on page 29 and substituting the following:

• 2000

person or entity that is controlled in fact by Canadians and of which at least seventy-five percent, or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify, of the voting interests of the person or entity are owned or controlled by

[Traduction]

demandé l'intervention immédiate du Cabinet sans attendre d'explications détaillées, d'autres audiences ou d'autres examens.

Le président: Plusieurs décisions très récentes à propos de Terre-Neuve nous viennent à l'esprit.

M. Benjamin: Le Premier ministre s'est engagé à ce que le gouvernement et le Cabinet fassent tomber certaines barrières et se montrent plus ouverts et plus à l'écoute de la nation, et cet amendement est dans le droit fil de cette nouvelle orientation.

L'amendement est rejeté.

L'article 64 est adopté.

L'article 65 est adopté.

Le président: Nous avons déjà adopté l'article 66.

Article 67—*Définitions*

Le président: On vous a remis il y a une demie heure une version révisée de l'article 67.

Monsieur Belsher.

M. Ouellet: Excusez-moi, mais avant de passer à la Partie II, est-il clair que les seuls articles de la Partie I qui n'ont pas été traités sont l'article 6 et l'article 35?

Puis-je demander au secrétaire parlementaire s'il veut bien revoir avec ses collaborateurs le libellé de l'article 35 dans l'espoir de parvenir à un libellé acceptable pour le gouvernement, pour les handicapés et pour le Comité? Puis-je également demander que l'examen de cet article soit remis à demain?

Le président: Ce n'est pas à la bonne personne que vous vous adressez, en l'occurrence, et nous n'allons pas examiner cet article ce soir.

M. Ouellet: Très bien.

Le président: Et pour le reste, votre question est parfaitement fondée: M. Thacker a suivi la discussion, et le président a réservé les articles 35 et 6.

M. Ouellet: Espérons que cela donnera le temps. . .

Le président: Pour voir ce qu'on peut nous proposer.

M. Ouellet: . . . de préparer un article qui soit acceptable.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Il est proposé que l'article 67 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 9 et 10, page 29, de ce qui suit:

Canada ou leurs mandataires et les personnes ou organismes, contrôlés de fait par des Canadiens, dont au moins soixante-quinze

b) substitution, aux lignes 14 et 15, page 29, de ce qui suit:

[Text]

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have a subamendment. I move that the following words be deleted:

or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify

I am locking them in.

The Chairman: Okay, you have heard the subamendment of Mr. Angus.

Mr. Ouellet: I think this is a very important amendment. I appreciate why Mr. Angus wants to do away with these words, but could I ask why the government is moving an amendment telling us on one hand that they want to straighten that clause to make sure it will be Canadian controlled? We have been promised a clause by the Minister that will improve on the current wording to make it more clear that it will be Canadian controlled, and they come forward with an amendment that in fact gives the Order in Council the possibility to even reduce it to whatever percentage they want. It makes it in fact less tough than the current legislation. I am at a loss. Could I have an explanation on this?

The Chairman: Yes, I am sure you may. I hope you get one. Mr. Thacker.

Mr. Thacker: First of all, 75%. Mr. Ouellet, is the United States' percentage right at the moment. But the other words "... such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify..." is pursuant to the international covenant where the governments themselves can juggle that. It is by regulation, of course; it has to go before the House, so it would be public. It would not be any confidential thing, because all regulations have to go before the statutory committee.

It is just that the international covenant leaves it to individual governments to make that decision on their own and to take the political heat.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a question on that, if I may. Does that international covenant demand that this kind of phraseology be included in Canadian law?

Mr. Thacker: No, it does not demand it, and I apologize. It is not an international covenant, it is the bilateral agreements that are held amongst the different countries.

Mr. Angus: Okay, then let me rephrase my question. Do the bilateral agreements that Canada is signatory to require Canadian legislation to have this phraseology in it?

Mr. Thacker: No. It is just that as part of a sovereign nation, every nation keeps that sovereignty to itself to be able to decide its own percentage.

Mr. Angus: So then in fact—

[Translation]

sont détenues et contrôlées par des Canadiens.

M. Angus: Monsieur le président, j'ai un sous-amendement. Je propose que soient supprimés les mots suivants:

ou tel pourcentage inférieur des actions assorties du droit de vote désigné par règlement du gouverneur en conseil

Je les y introduis.

Le président: Vous avez tous entendu le sous-amendement de M. Angus.

M. Ouellet: Il s'agit là d'un amendement très important à mon avis. Je comprends pourquoi M. Angus veut supprimer ces mots, mais puis-je demander pourquoi le gouvernement propose un amendement nous disant, d'une part, qu'il veut bien préciser dans cet article que les transports seront sous contrôle canadien? Le ministre nous a promis un article qui améliorera le libellé actuel pour indiquer clairement que les entreprises seront sous contrôle canadien et il nous propose par ailleurs un amendement qui permet par décret en conseil de diminuer ce contrôle au pourcentage qu'il jugera bon, diluant de la sorte la loi actuelle. Je suis perplexe: peut-on me donner une explication?

Le président: Certainement, j'espère qu'on vous en donnera une. Monsieur Thacker.

M. Thacker: Tout d'abord, monsieur Ouellet, la participation des États-Unis peut aller jusqu'à 75 p. 100 à l'heure actuelle, mais les autres mots «... tel pourcentage inférieur des actions assorties du droit de vote désigné par règlement du gouverneur en conseil...» est conforme à l'entente internationale d'après laquelle c'est aux gouvernements eux-mêmes de décider de cela. Cela se fait, bien entendu, par règlement et doit être présenté à la Chambre, de sorte que la chose est rendue publique. Ce n'est pas une décision confidentielle, car tous les règlements doivent passer devant le Comité réglementaire.

Mais l'entente internationale laisse aux gouvernements individuels le soin de prendre cette décision et d'en être responsables devant leurs électeurs.

M. Angus: Permettez-moi une question sur ce point, monsieur le président. Cette entente internationale exige-t-elle l'inclusion, dans une loi canadienne, d'une phraseologie pareille?

M. Thacker: Non, elle ne l'exige pas. Excusez-moi, il ne s'agit pas d'une entente internationale, mais d'accords bilatéraux conclus entre les différents pays.

M. Angus: Permettez-moi alors de reformuler ma question. Les accords bilatéraux dont le Canada est signataire exigent-ils que la loi canadienne reproduise cette phraseologie?

M. Thacker: Non, mais chaque nation étant souveraine, elle décide elle-même de son propre pourcentage.

M. Angus: De sorte qu'en fait...

[Texte]

Mr. Thacker: And that is protected to that nation in these bilateral agreements.

Mr. Angus: So what you are telling me is that Canada, under these international agreements, bilateral agreements, could set 100% with no variation and not be in violation of those agreements. It is a very important point, Mr. Chairman.

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: We have Mr. Angus' subamendment. Of course, the subamendment adds another element, but really the amendment is a control in fact, so you can go behind and look at the facts so you just do not have the facade of a sheriff—

Mr. Angus: I am not disagreeing with that. I think it is—

The Chairman: —and that is the whole purpose, to help respond to some of the evidence.

Mr. Ouellet: I would like to read into the record the U.S. Federal Aviation Act which defines its 491301 Federal Aviation Program. I do not know how they name their legislation, but it is their federal Act. Section 13 reads:

• 2005

“Citizen of United States” means an individual who is a citizen of the United States or of one of its possessions, or a partnership of which each member is such an individual, or a corporation or association created or organized under the law of the United States, or of any state's territory or possession of the United States, of which the President and two-thirds or more of the Board of Directors and other managing officers thereof, are such individuals, and in which at least 75 percentum of the voting interest is owned or controlled by persons who are citizens of the United States or of one of its possessions.

The American act is quite clear. It is 75%.

Mr. Benjamin: That is right, no exceptions either.

Mr. Ouellet: I do not know why the government here wants to give themselves the right to reduce this 75%. I am really at a loss, you know.

Do you want to protect Canadian control, or you want to do away with it?

The Chairman: Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: I was just going to make a comment, that in fact, there is a limitation on how that percentage could go down with the amendment, because you have to meet two tests here. You have to be controlled in fact by Canadians, and, at least 75% of the voting shares have to be owned or controlled by Canadians.

[Traduction]

M. Thacker: Et ceci est contenu dans ces accords bilatéraux.

M. Angus: Vous voulez donc dire que le Canada, aux termes de ces ententes internationales ou accords bilatéraux, pourrait fixer le pourcentage à 100 p. 100 sans contrevenir à ces accords. C'est là une question très importante, monsieur le président.

M. Thacker: C'est exact.

Le président: Nous sommes saisis du sous-amendement de M. Angus, qui apporte un autre élément, mais l'amendement porte sur le contrôle et vous pourriez donc aller au-delà de la surface et examiner les faits, et ne pas vous contenter d'une apparence stricte. . .

M. Angus: Je veux bien reconnaître cela. Je pense que c'est. . .

Le président: . . . et c'est là ce à quoi vise l'article, pour aider à répondre à certains des témoignages.

M. Ouellet: J'aimerais lire pour le compte rendu un extrait de la *U.S. Federal Aviation Act* qui définit le *491301 Federal Aviation Program*. Je ne sais pas comment s'appelle cette loi, mais c'est une loi fédérale, dont voici l'article 13.

On entend par «Citoyen des Etats-Unis» une personne qui est citoyen des Etats-Unis ou de l'une de ses possessions ou une société de personnes dont chaque membre est citoyen des Etats-Unis, ou une société ou association créée ou organisée d'après la loi des Etats-Unis ou de tout territoire ou possession des Etats-Unis, dont le président et deux tiers ou un plus grand nombre de membres du conseil d'administration et autres cadres sont des citoyens des Etats-Unis et dont 75 p. 100 au moins des actions assorties du droit de vote sont la propriété ou sous contrôle de personnes qui sont citoyens des Etats-Unis ou de l'une de ses possessions.

La loi américaine est parfaitement claire, c'est bien de 75 p. 100 qu'il s'agit.

M. Benjamin: C'est exact, et elle ne comporte pas d'exceptions.

M. Ouellet: Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement veut s'octroyer le droit de diminuer ces 75 p. 100. Cela me rend vraiment perplexe.

Est-ce que vous tenez au contrôle canadien ou est-ce que vous voulez vous en débarrasser?

Le président: Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: J'allais justement faire remarquer qu'en réalité, il y a une limite sur la diminution éventuelle de ce pourcentage avec l'amendement, car vous devez répondre à deux conditions. La société doit être sous contrôle canadien et 75 p. 100 au moins des actions assorties du droit de vote doivent être la propriété ou doivent être sous contrôle de Canadiens.

[Text]

So the second half of the test will always remain. No matter what the Governor in Council did with the 75%, the company has to be, in fact, controlled by Canadians.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in this amendment, we have the evidence of what we were asserting at Second Reading and in the early stages of the committee.

Take for instance the privatization of Air Canada. An American corporation or an American financial institution or an American airline can set up a company in Canada with a Board of Directors Canadian entirely composed of citizens who in turn will on the instructions of their American parent, go to the government of Canada and say that they will put \$1 billion into Air Canada immediately to replace their fleet of aircraft provided they get 35%, or 40%, or 45% of the ownership of Air Canada. Now that would be pretty hard for a Cabinet to resist in light of the financial straits our airlines are going to be in when it comes to capital to finance the replacement of aircraft alone.

Now, surely, Mr. Chairman, this clause must be deleted. This subamendment must be carried. Evidence was presented to us that no other country with which we have reciprocal agreements, has any exceptions to their 75% rule, that it is a mutual rule. I think we have reciprocal agreements with at least 50 countries.

Now, why should we be the one to step outside of that rule? If, for example, a country that we have a reciprocal agreement with wants to discuss with Canada to amend their rule, and we will amend our rule, that is one thing, but in isolation to amend our own rule, and none of the other countries have to, seems to me just to invite the kind of thing I think all of us want to avoid. I think the arguments put forward by the officials are not appropriate, and that the subamendment must carry and that we delete:

... or such lesser percentage as the Governor in Council may by deregulation specify. . .

Mr. Angus: I want to add one more point because I think it is important. If the committee accepts my subamendment, the deletion of the flexibility if you like, that does not prevent the government of Canada—

Mr. Benjamin: Bring in a bill.

• 2010

Mr. Angus: —at some point in time, after having seen the financial situation of a particular carrier and deciding that there is a rescue package available, that the only way it can happen is by allowing a greater percentage of foreign ownership. Then, much like a zoning by-law, which requires a public process to make the change, the

[Translation]

La deuxième partie des critères subsistera toujours et quelle que soit la décision du gouverneur en conseil sur les 75 p. 100, la société doit être contrôlée par des Canadiens.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, cet amendement constitue la preuve de ce que nous soutenions à la deuxième lecture et aux premières étapes des travaux du Comité.

Prenons par exemple la privatisation d'Air Canada. Une société américaine, une institution financière américaine ou une compagnie aérienne américaine peut monter une société au Canada avec un conseil d'administration canadien entièrement composé de citoyens qui, sur les instructions de la société-mère américaine, peut s'adresser au gouvernement du Canada en s'engageant à investir immédiatement 1 milliard de dollars dans Air Canada pour remplacer le parc d'aéronefs à condition d'obtenir 35 p. 100, ou 40 p. 100, ou 45 p. 100 des actions d'Air Canada. Nos compagnies aériennes sont tellement dans la dèche, que le Cabinet, alléché par la seule perspective de voir financer le remplacement des avions, aura bien du mal à résister à cette offre.

Il faut absolument supprimer cet article, monsieur le président, et adopter ce sous-amendement. Des témoins nous ont affirmé qu'aucun pays avec lequel nous avons passé des ententes réciproques n'a prévu d'exception à la règle des 75 p. 100, que c'est une règle à laquelle tous se plient, et nous avons conclu des ententes réciproques avec une cinquantaine de pays au minimum.

Pourquoi serions-nous les seuls à déroger à cette règle? Si un pays avec lequel nous avons conclu une entente réciproque proposait au Canada d'amender cette règle et que nous le fassions, ce serait autre chose, mais amender notre propre règle sans que nul ne le sollicite et de notre propre chef, sans que les autres pays en fassent autant, me semble nous précipiter au-devant de ce que nous voulions justement tous éviter. Les arguments qu'ont fait valoir les hauts fonctionnaires du ministère ne sont pas pertinents, le sous-amendement doit être adopté et nous devons supprimer:

... ou tel pourcentage inférieur des actions assorties du droit de vote désigné par règlement du gouverneur en conseil. . .

M. Angus: J'aimerais ajouter une autre chose qui me paraît importante. Si le Comité accepte mon sous-amendement, la suppression de cette possibilité n'empêche pas le gouvernement du Canada. . .

M. Benjamin: De proposer un projet de loi.

M. Angus: ... après avoir constaté la situation financière d'un transporteur en particulier, le gouvernement peut décider que la seule façon de le sauver est de permettre un pourcentage plus élevé d'intérêts étrangers. À ce moment-là, comme dans le cas d'un règlement de zonage qui exige un processus public, le

[Texte]

Governor in Council brings in a specific bill to deal with that specific matter. It becomes a matter of public debate, it becomes a matter of record, and the government will have that, rightly or wrongly, to carry to the next election. I think that is the most appropriate way to deal with such an important matter as the degree to which we control our own transportation industries.

The Chairman: Mr. Layton.

Mr. Layton: Mr. Chairman, would this matter not better be considered when a privatization program or transfer program was being considered? We have laws.

Mr. Benjamin: It is too late then. This is in the bill, in the National Transportation Act.

Mr. Layton: I think here we are leaving the government free to govern. And I sense, by going along with this subamendment, that we are doing something which is beyond the scope of this committee.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I just want to make one point. We do not know what might come up. But maybe sometimes, in the Canadian interest, it should be less than 75%. For instance, a lot of people completely opposed the Alberta government's going to the U.S.A. and asking for people to come in and invest in our oil wells a few years ago. We could not get the money from England, we could not get it from the Canadian government, so we went to the United States. They came in on the basis that if they found oil they could get 50% of it. So today we have an oil industry. If we had not done that, we probably would not have had an oil industry. These things have to be flexible enough so that there is common sense in the ruling. This may never be used, or it may be used in some special circumstances. But we should provide it in case it is needed, in the Canadian interest.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, is it not also correct that the previous Minister, and I believe the present one—there has been public statements from the government spokesmen that, since this is an international understanding and reciprocal agreements, Canada will not depart from that 75% rule.

An hon member: That is right.

Mr. Benjamin: I think that has been a stated policy of the government since September 1984.

An hon member: So we are just trying to enshrine it.

Mr. Benjamin: This is news to all of us. This is incredible. It is news to the government members on the committee, this amendment.

Mr. Angus: We want to help you guys keep your promise.

Mr. Taylor: You want to defeat the whole bill. That is what you want to do.

Mr. Angus: We have already tried that.

[Traduction]

gouverneur en conseil peut présenter un projet de loi à cet égard. La question fait alors l'objet d'un débat public et le gouvernement doit défendre sa position jusqu'aux élections suivantes. D'après moi, c'est la meilleure façon d'aborder une question aussi importante, soit le contrôle de notre propre industrie des transports.

Le président: Monsieur Layton.

M. Layton: Monsieur le président, ne vaudrait-il pas mieux envisager cela au moment de la privatisation ou d'un transfert? Nous avons des lois.

M. Benjamin: C'est trop tard alors. Cela se trouve dans le projet de loi, dans la Loi nationale concernant les transports.

M. Layton: Ici, nous laissons le gouvernement libre de gouverner. J'ai l'impression qu'en adoptant ce sous-amendement, nous dépasserions le cadre de notre compétence.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je voudrais seulement faire une observation. Nous ne savons pas ce qui peut se produire. Il se peut que, parfois, dans l'intérêt du Canada, ce pourcentage devrait être moins de 75 p. 100. Par exemple, bien des gens se sont offusqués que le gouvernement albertain demande aux Américains d'investir dans nos puits de pétrole, il y a quelques années. Nous ne pouvions pas obtenir l'argent de l'Angleterre ou du gouvernement canadien, nous nous sommes donc tournés vers les États-Unis. Ils ont accepté à condition de garder 50 p. 100 de tout pétrole découvert. Et c'est pourquoi aujourd'hui nous avons une industrie pétrolière. Nous n'en aurions probablement pas si nous ne l'avions pas fait. Il faut qu'il y ait assez de souplesse pour que les décisions suivent le bon sens. Il se peut qu'on n'y ait jamais recours ou seulement dans des circonstances très spéciales. Mais il faut quand même le prévoir au cas où ce serait nécessaire dans l'intérêt du Canada.

M. Benjamin: Monsieur le président, n'est-il pas vrai que des porte-parole du gouvernement ont déclaré que le Canada ne s'écarterait pas de cette règle des 75 p. 100 puisqu'il s'agit d'ententes internationales.

Une voix: C'est exact.

M. Benjamin: C'est la politique officielle du gouvernement depuis septembre 1984.

Une voix: Nous tentons seulement de l'inclure ici.

M. Benjamin: Cela est nouveau pour tous les membres. C'est incroyable. Même les députés ministériels membres du Comité ne sont pas au courant de cet amendement.

M. Angus: Nous voulons vous aider à tenir votre promesse.

M. Taylor: Vous voulez rejeter le projet de loi en entier. C'est ce que vous voulez faire.

M. Angus: Nous avons déjà essayé.

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin, the subamendment does not address something new. In the bill we are considering that clause is there. The amendment of the government was to help, as I understand it, because of representations and evidence—it was to strengthen that part of this clause to say “controlled in fact by Canadians”. The clause that we are amending in the bill does not have that controlled in fact. There is a part that states:

seventy-five percent, or such lesser percentage of the voting interest as the Governor in council may by regulation specify,

That has always been in this bill. So you cannot say that is new. The amendment is really “controlled in fact,” which was to tighten up the question of nationality, so that you could go behind the corporate veil and see who really controlled the situation.

We are voting on the subamendment of Mr. Angus. That subamendment of Mr. Angus is to delete:

or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify.

Mr. Benjamin: I request a recorded vote.

The Chairman: There has been a request for a poll. Could we please have another vote. I am calling it to have a poll. Should we have a little poll?

• 2015

An hon. member: Yes.

The Chairman: All right. Could we please have another vote, and I am calling it to have a poll.

Subamendment negatived: Nays: 5; Yeas: 4.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you proceed further on the amendment, the part that says “that is controlled in fact by Canadians” again begs the question—a board of 25 Canadians who are functioning on behalf of someone somewhere else in the world would in fact be controlled by Canadians.

The Chairman: That is the problem, and we have had the discussion—

Mr. Benjamin: How do you find out?

The Chairman: We have had the discussion, Mr. Benjamin. I am putting the question on the amendment to clause 67, which obviously gets into some interesting questions. But the whole reason for controlled in fact was to do just what you are saying is not done.

Mr. Thacker.

Mr. Thacker: A point of order. I am wondering if the committee would consider giving unanimous consent to changing the word “or” between “owned or controlled by” to the word “and”. So it would be “owned and controlled by”. Then it would be the same as the French version.

Mr. Layton: *C'est mieux en français.*

[Translation]

Le président: Monsieur Benjamin, le sous-amendement ne porte pas sur quelque chose de nouveau. L'article se trouve déjà dans le projet de loi que nous étudions. L'amendement du gouvernement vise à renforcer l'article en ajoutant «contrôlées de fait par des Canadiens» à cause de certaines interventions et témoignages. L'article du projet de loi que nous modifions ne le mentionne pas. C'est l'endroit où on dit:

soixante-quinze pour cent, ou tel pourcentage inférieur des actions assorties du droit de vote désigné par règlement du gouverneur en conseil sont,

Cela a toujours été dans le projet de loi. Vous ne pouvez pas dire que c'est nouveau. L'amendement ne fait qu'ajouter en fait «contrôlées de fait», afin de préciser la question de la nationalité et de pouvoir vérifier qui contrôle vraiment une société.

Nous mettons aux voix le sous-amendement de M. Angus. Ce sous-amendement vise à supprimer:

ou tel pourcentage inférieur désigné par règlement du gouverneur en conseil.

M. Benjamin: Je demande un vote nominal.

Le président: On demande un vote nominal. Pourrions-nous voter une deuxième fois, s'il vous plaît. Pourrait-il y avoir appel?

Une voix: Oui.

Le président: Très bien. Pourrions-nous s'il vous plaît voter une autre fois, par appel nominal.

Le sous-amendement est rejeté: Contre: 5 : Pour: 4.

M. Benjamin: Monsieur le président, avant d'aller plus loin, la phrase «contrôlées de fait par des Canadiens» nous oblige à poser la question—un conseil d'administration composé de 25 Canadiens agissant au nom d'une société étrangère serait de fait contrôlé par les Canadiens.

Le président: C'est là le problème, et nous avons discuté. . .

M. Benjamin: Comment le vérifier?

Le président: Nous en avons discuté, monsieur Benjamin. Je mets aux voix l'amendement à l'article 67 qui suscite évidemment toutes sortes de questions intéressantes. Mais c'est justement pour faire ce que vous exigez qu'on a ajouté contrôlées de fait.

Monsieur Thacker.

M. Thacker: Un rappel au Règlement. Je me demande si le Comité consentirait à l'unanimité à changer le terme *or* entre *owned or controlled by* pour le terme *and*. On aurait ainsi *owned and controlled by*. Ce serait la même chose que dans la version française.

M. Layton: *It's better in French.*

[Texte]

The Chairman: Is it the unanimous agreement of the committee to change the last line, after "person or entity" to "are owned and controlled by"?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I am now putting the question on the amendment of Mr. Belsher to clause 67, as clarified by that slight subamendment from "or" to "and".

Amendment agreed to.

The Chairman: We have another amendment, do we not? We have another amendment of Mr. Ouellet to clause 67.

Mr. Ouellet: I move that clause 67 be amended by striking out line 31 at page 29 and substituting the following, therefore:

Canadian but does not include Canadian subsidiaries of foreign companies and agents of these foreign companies

I think it is pretty straightforward: in order to make it clear that we do not want foreign companies to have subsidiaries here; in fact, that the control of our companies be in the end indirectly of foreign companies.

Mr. Thacker: My only concern, Mr. Chairman, is whether or not it was, in effect, covered by the last amendment that got into "that is controlled in fact" plus the 75% of the voting. Does it make it redundant? I do not know. I will have to spend a little time thinking about it.

Mr. Ouellet: I do not think so. I think that it is an additional element that I believe is important.

Some hon. members: We agree.

The Chairman: Any other view from the table?

Mr. Thacker: It is hard until I think the thing through. I have been going for 14.5 hours, and I cannot get a clear picture in my mind as to how your amendment fits in there, to be quite honest with you.

The Chairman: Do we have the amendment of Mr. Ouellet? I must say, I—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I must say that Mr. Ouellet's amendment covers the fear I expressed on the previous amendment about dummy companies and subsidiaries of foreign companies and whatnot. I think that spells it out even better than the previous amendment, which talked about its being Canadian in fact.

The Chairman: Because of the importance of this question and the whole national thing, could we stand this question and get the judicial officers to look at this to see what the impact may be, to see whether or not it is redundant? Actually, it may clarify, with certainty, some of the things discussed here. The Chair will stand Mr. Ouellet's amendment to clause 67, and thereby stand clause 67.

Amendment allowed to stand

[Traduction]

Le président: Y a-t-il consentement unanime du Comité en vue de changer la dernière ligne après *person or entity* pour *are owned and controlled by*?

Des voix: D'accord.

Le président: Je mets maintenant aux voix l'amendement de M. Belsher à l'article 67 assorti de cette précision.

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons un autre amendement, n'est-ce pas? Nous avons l'amendement de M. Ouellet à l'article 67.

M. Ouellet: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18 à l'article 67, en retranchant la ligne 15 page 29, et en la remplaçant par ce qui suit:

«Détenues ou contrôlées par des Canadiens, à l'exception des sociétés qui sont des filiales canadiennes de sociétés étrangères et des agents de ces sociétés étrangères.»

Je crois que c'est assez clair: ils vise à préciser que nous ne voulons pas que des sociétés étrangères aient des filiales ici; en fait, que nos sociétés soient finalement contrôlées indirectement par des sociétés étrangères.

M. Thacker: Je me demande seulement, monsieur le président, si ce n'est pas déjà le résultat du dernier amendement qui ajoutait «contrôlées de fait par des Canadiens» et le pourcentage de 75 p. 100. N'est-ce pas redondant? Je ne sais pas. Il faudra y réfléchir.

M. Ouellet: Je ne crois pas. C'est un élément supplémentaire qui me semble important.

Des voix: Nous sommes d'accord.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

M. Thacker: Je dois d'abord réfléchir. Je suis à la tâche depuis 14 heures et demie, et pour vous dire franchement, je ne vois pas exactement quel serait le résultat de cet amendement.

Le président: Avons-nous l'amendement de M. Ouellet? Je dois dire que. . .

M. Benjamin: Monsieur le président, l'amendement de M. Ouellet permettrait de dissiper les préoccupations que j'ai exprimées au sujet des sociétés fictives et des filiales de sociétés étrangères lors de l'amendement précédent. Il me semble que c'est encore plus clair que l'amendement précédent.

Le président: Etant donné l'importance de cette question, ne pourrions-nous pas réserver cet amendement jusqu'à ce que nos conseillers juridiques aient pu en vérifier les conséquences, et voir s'il est redondant ou non? On pourra ainsi éclaircir de façon définitive ce dont nous venons de discuter. Le président réserve l'amendement de M. Ouellet à l'article 67 ainsi que l'article 67.

L'amendement est réservé.

[Text]

[Translation]

• 2020

The Chairman: There is another amendment. Well, let us just talk about it. This is another one by Mr. Ouellet. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I move that subclause 67(1) of Bill C-18 be amended by adding thereto immediately following line 22, on page 30, the following:

or, any other area deemed to be in a designated area by the Governor in Council.

As you can see, what we are dealing with now is a designated area. The designated area as described here is a line. What my amendment proposes is to allow the Governor in Council to designate an area to be deemed within the line. In other words, if, in his good judgment, the Governor in Council decides to designate les Îles-de-la-Madeleine, instead of going through and changing the act and changing all of the line, he would, because of this amendment, just designate this area as being deemed to be within the line. That gives greater flexibility to the Governor in Council.

The Chairman: Mr. Benjamin, and then Mr. Angus.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this matter came up repeatedly. I think we were all trying to think of some way to allow either the legislation or the Governor in Council to make exceptions to any line. And goodness knows, there are scores of places away south of this line, some of them right next to the U.S. border—I think of northwestern Ontario; I think of some in Mr. Gray's riding—that the Governor in Council may make an exception and declare those individual places within the designated area. I think that is the kind of freedom the Governor in Council should have.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, if I could make a remark.

The Chairman: Mr. Gray, followed by Mr. Angus. Go ahead, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

Far be it for me to go against the Governor in Council as long as we keep the government we have now. . . power. But with Mr. Ouellet's amendment, or any other area deemed to be in a designated area by the Governor in Council. . . If we refer ahead to clause 102, which states:

102(1) The Agency may, with the approval of the Governor in Council, make regulations

(a) amending the definition "designated area" in subsection 67(1). . .

I think it is sufficiently covered. It goes on to describe designated and isolated areas with the—

Mr. Angus: Mr. Chairman, in clause 102, the way it is worded, the inference is it can adjust the line; in other words, it could move it a little bit to the south, a little bit to the north. But what Mr. Ouellet's amendment does—

Le président: Il y a un autre amendement. Eh bien, nous pouvons en discuter. C'est celui de M. Ouellet. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je propose qu'on modifie l'article 67(1) du projet de loi C-18 en ajoutant immédiatement après la ligne 14, à la page 31, ce qui suit:

ou toute autre zone jugée zone désignée par le gouverneur en conseil.

Comme vous le voyez, il s'agit ici de la zone désignée. La zone désignée est décrite en fonction d'un tracé. Mon amendement vise à autoriser le gouverneur en conseil à décider qu'une zone se trouve au nord de ce tracé. Autrement dit, si le gouverneur en conseil juge qu'il faut désigner les Îles-de-la-Madeleine, plutôt que d'être obligé de modifier la loi, il pourrait, grâce à cet amendement, simplement désigner la zone en question. Cela donne une plus grande latitude au gouverneur en conseil.

Le président: M. Benjamin puis M. Angus.

M. Benjamin: Monsieur le président, cette question est revenue plusieurs fois. Je crois que nous tentons tous de trouver une façon de permettre à la loi ou au gouverneur en conseil de faire des exceptions. Dieu sait qu'il y a une foule d'endroits au sud de ce tracé, certains juste à côté de la frontière américaine. . . comme le nord-ouest de l'Ontario ou certains endroits du comté de M. Gray. . . pour lesquels le gouverneur en conseil pourrait faire une exception et les inclure dans la zone désignée. C'est le genre de latitude que devrait avoir le gouverneur en conseil.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, permettez-moi de faire une observation.

Le président: M. Gray suivi de M. Angus. Allez-y, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Loin de moi l'idée de m'opposer aux vœux du gouverneur en conseil aussi longtemps que le même gouvernement sera au pouvoir. Mais, selon l'amendement de M. Ouellet, ou toute autre zone jugée zone désignée par le Gouverneur en conseil. . . Si nous nous reportons à l'article 102 qui stipule:

102(1) Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Office peut, par règlement

a) modifier la définition de «zone désignée» du paragraphe 67(1). . .

Je crois que c'est suffisant. On décrit ensuite les zones désignées et isolées. . .

M. Angus: Monsieur le président, l'article 102 signifie que le gouverneur en conseil peut rajuster le tracé de la ligne; la déplacer un peu au sud ou un peu au nord. Mais l'amendement de M. Ouellet. . . et je tiens à l'en

[Texte]

and I want to compliment him on the craftsmanship—is allow those holes in the map we talked about during our committee hearings so there would be a place in Canada that would be geographically separate from the northern demarcation line, where it would be red circled, if you like.

Mr. Ouellet: Right.

Mr. Angus: It would be an area set out by the Governor in Council saying that the same rules that applied north of the demarcation line would apply within this particular circle. I think it is an eminently sensible amendment, and I think all members should support it.

• 2025

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would like to add to the remarks that I made. As I mentioned, Governor in Council is great, regardless of the government of the day. But if we get into that—I guess maybe I am going against what I said earlier about the National Transportation Agency, which is supposed to be non-political. Any representation that could be made, whether it comes from the Magdalen Islands or from the other side of Detroit, without the Governor in Council's making a political decision of the day and having it reversed with a change in government, the National Transportation Agency would have to review the facts. And, with the okay of the Governor in Council, that area could be designated, isolated, or remote. I think that balances it, which is what you gentlemen were arguing about earlier, the balance between the National Transportation Agency and the Governor in Council. I beg to have further clarification from the officials before us.

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, the trouble I have with this is that it is not making the line flexible at all. This is saying that you can make any other area in Canada a remote area. In other words, we could have the Drumheller area taken out and have regulations—

Mr. Angus: Yes, that is right.

Mr. Taylor: What kind of mess would that be, if we had regions taken out, here, there, and everywhere?

Mr. Angus: They have already taken out the north.

Mr. Robichaud: It would not be here, there, and everywhere—

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, in addition to what Mr. Gray has already said, the agency has the power to vary it along. I will make 3 comments.

One, I assume that, based on this amendment, the Governor in Council can do that without any public input, without any regulation it would be tabled beforehand.

[Traduction]

féliciter... lui permet de juger zones désignées ces endroits isolés dont nous avons parlé pendant les audiences du Comité afin que l'on puisse encercler de rouge, si vous voulez, des endroits ne se trouvant pas au nord du tracé.

M. Ouellet: Exact.

M. Angus: Autrement dit, le gouverneur en conseil pourrait décider que les mêmes règles s'appliquant au nord du tracé de la ligne s'appliqueraient à l'intérieur de ce cercle. Il me semble que c'est un amendement tout à fait justifié et que tous les membres du Comité devraient l'appuyer.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose. Comme je l'ai dit, c'est bien que le gouverneur en conseil puisse le faire, quel que soit le gouvernement au pouvoir. Mais alors—je dis peut-être le contraire de ce que je disais plus tôt au sujet de l'Office national des transports, qui doit être apolitique. L'Office devrait se pencher sur toute intervention, qu'elle vienne des Îles-de-la-Madeleine ou de l'autre côté de Détroit, sans que le gouverneur en conseil prenne une décision qui puisse être renversée par le gouvernement suivant. Ensuite, avec l'approbation du gouverneur en conseil, cette zone peut être désignée. C'est ce qui rétablit l'équilibre entre l'Office et le gouverneur en conseil, ce que vous demandiez plus tôt, messieurs. Je prierais les fonctionnaires de me fournir d'autres éclaircissements là-dessus.

Le président: Monsieur Mulder.

M. Taylor: Monsieur le président, à mon avis, cela n'apporte aucune souplesse. Cet amendement stipule qu'on peut juger zone désignée toute autre région du Canada. Autrement dit, Drumheller pourrait être exclu et...

M. Angus: C'est exact.

M. Taylor: Ce serait un vrai gâchis, si des régions étaient ainsi exclues un peu partout?

M. Angus: Ils ont déjà exclu le Nord.

M. Robichaud: Ce ne serait pas un peu partout...

Le président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, en plus de ce qu'a déjà dit M. Gray, l'Office a le pouvoir d'apporter des modifications. Je ferai trois observations à ce sujet.

Premièrement, il me semble que selon cet amendement, le gouverneur en conseil peut en décider sans qu'aucun règlement ne soit déposé auparavant.

[Text]

Two, I think there was confusion, perhaps, in the mind of some of the witnesses who appeared before the committee during its travels, thinking that those communities in designated areas were the only ones that could get the financial assistance. This is not true. The financial assistance clause that was passed unanimously last week applies to any part of the country where it is an essential service that is removed. There is no link between the financial assistance and the designated area.

Third, by being in a designated area, some people may not consider that it is an advantage, because it really restricts the increased competition. So if you designate, say, a part. . . Let us suppose that you decide to designate all of Lethbridge, all of a sudden. What that really means is that the existing carriers there have a better case to stop any competition coming within the Lethbridge area. So it is a two-edged sword. While some people may think that is a great thing to do, other communities are saying, hey, we have only one or two carriers. We would love to have more. But it would be more difficult to get more carriers in there.

Ms Bloodworth: I will add a few comments about practicality. We spent considerable time a year ago looking at the question of having points, and the problem you have with isolated areas is that you then set up a need to keep lists. All of the licensees in the south who, otherwise, have unlimited licences, will have to be regularly given lists of all these points that fall within these designated areas. I am not saying it cannot be done but it does make, administratively, a much more difficult system than having a line.

Mr. Benjamin: It could all be in a computer. You could run that off in two minutes.

Mr. Ouellet: Could I ask, Mr. Chairman, if the officials believe that their lines are perfect?

Ms Bloodworth: That is why. . . no.

Mr. Mulder: No line is ever perfect. Wherever there is a line, there will be debate.

The Chairman: That is why you have clause 102, I presume.

Ms Bloodworth: It allows for the government, yes.

The Chairman: You can vary the line. But you are not talking about the line, you are talking about an area.

Mr. Ouellet: As we have been told, as we travel across the country, some people are just above or just below the line and therefore it is difficult for them. They cannot rationalize in their minds why the line was done there, instead of having the line redesigned to give the flexibility to the Governor in Council, which is all. . . Let us not kid ourselves, this legislation gives all the power to the Minister now. Let us be frank and recognize that the Minister should have the possibility of designating certain areas that are outside of these current lines. He might not

[Translation]

Deuxièmement, je crois que certains des témoins qu'a entendus le Comité pendant ses voyages avaient l'impression que seules les collectivités faisant partie des zones désignées recevraient de l'aide financière. Ce n'est pas le cas. L'article sur l'aide financière adopté à l'unanimité la semaine dernière s'applique à toute région du pays où un service essentiel est supprimé. Il n'y a aucun lien entre cette aide et la zone désignée.

Troisièmement, d'aucuns peuvent considérer qu'il n'est pas avantageux de faire partie d'une zone désignée car la concurrence y est vraiment limitée. Supposons que l'on décide tout à coup de désigner toute la région de Lethbridge. Cela signifie en fait que les transporteurs qui s'y trouvent peuvent empêcher toute concurrence venant de la région de Lethbridge. C'est donc une arme à double tranchant. Certaines personnes peuvent penser que c'est très avantageux, mais d'autres collectivités se plaignent de n'avoir qu'un ou deux transporteurs. Elles voudraient en avoir plus. Mais ce sera plus difficile.

Mme Bloodworth: J'ajouterai quelques observations quant à l'aspect pratique. Il y a un an, nous avons beaucoup réfléchi à la question des points, et lorsque l'on désigne des zones, il faut maintenir des listes. Il faudra remettre régulièrement aux licenciés du Sud, dont les licences ne sont assorties d'aucune limite, des listes de tous les points qui se trouvent à l'intérieur de ces zones désignées. Je ne dis pas que c'est impossible, mais ce sera beaucoup plus difficile à administrer qu'une simple ligne.

M. Benjamin: Tout pourrait être versé dans un ordinateur. On pourrait obtenir les données en deux minutes.

M. Ouellet: Pourrais-je savoir, monsieur le président, si les fonctionnaires estiment que leurs lignes sont parfaites?

Mme Bloodworth: C'est pourquoi. . . non.

M. Mulder: Aucune ligne n'est jamais parfaite. Où qu'elle soit tracée, il y aura un débat.

Le président: C'est pourquoi nous avons l'article 102, je suppose.

Mme Bloodworth: Il permet au gouvernement d'apporter des changements, oui.

Le président: On peut modifier la ligne. Mais vous ne parlez pas de la ligne, vous parlez d'une zone.

M. Ouellet: Comme on nous a dit pendant nos voyages, des gens se trouvent juste en deça ou au-delà de la ligne, ce qui rend les choses difficiles pour eux. Ils ne comprennent pas pourquoi on a choisi ce tracé et plutôt que de le changer en permettant au gouverneur en conseil. . . Il ne faut pas se leurrer, cette loi donne tous les pouvoirs au ministre. Soyons francs et reconnaissons que le ministre devrait être capable de désigner certaines zones se trouvant en deça du tracé actuel. Il peut choisir de le faire ou de ne pas le faire, mais c'est une façon de tenir

[Texte]

do it, but he might do it, and I think it is the way to respond to a number of representations that have been received, to the effect that the line designated in this bill is not a perfect line.

The Chairman: Further discussion? Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a couple of points, and one is in response to Mr. Mulder.

• 2030

Certainly, in our questioning of witnesses, there was never any question in our mind, nor did we pick it up from the witnesses, that there was a concern over whether or not the federal dollars would be available. It was clearly from the point of view of whether or not those communities could withstand unfettered competition. I just want to make that clear.

Secondly, Mr. Ouellet's amendment fits in under a part subject to any regulations made under section 102. I would assume—perhaps correct me if I am wrong—that, because of where it is situated, if the Minister did determine that an area outside of the northern part was to be deemed as if it was in the northern part then it would be done by regulation and therefore become a matter of public record and the normal process for regulations and everybody understands that. So I do not think there is the problem of process that was suggested.

Amendment negated: Nays: 6; Yeas: 4.

The Chairman: So only the part of clause 67 dealing with the definition of "Canadian" has been stood.

Clause 67 allowed to stand.

On clause 68—*Non-application of Part*

The Chairman: Mr. Angus indicated that he intended to file an amendment to this clause.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I assume that all members have it.

I move that Bill C-18 be amended in clause 68 on page 31 at line 42 by placing a comma after the word "service" and then inserting the following words:

aerial forest fire management service

Mr. Chairman, as you and members of the committee will remember, in Winnipeg and here in Ottawa people who were involved in forest fire fighting came before us and asked for this amendment. They were concerned that any other prescribed air service might not quite capture them and they wanted to make sure that their services were exempt from the act.

Mr. Mulder: No objections here.

The Chairman: Mr. Thacker says there is no objection so I am calling the question on the amendment of Mr. Angus.

Amendment agreed to.

Clause 68 as amended agreed to.

On clause 71—*Prohibition re operation*

[Traduction]

compte des interventions que nous avons entendues au sujet du tracé de la ligne.

Le président: D'autres observations? Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, j'aurais quelques observations, dont une en réponse à M. Mulder.

D'une part, lors des témoignages, personne n'a jamais exprimé de préoccupations, que ce soit nous ou les témoins, au sujet de l'aide financière. On s'en est tenu à l'effet d'une concurrence acharnée sur ces collectivités. Je tenais à le préciser.

D'autre part, l'amendement de M. Ouellet envisage le même processus que pour tout règlement établi en vertu de l'article 102. Je suppose—sauf erreur, que si le ministre jugeait qu'une zone doit faire partie de la zone désignée, il le ferait par règlement et qu'il y aurait par conséquent un débat public. Il n'y a donc pas de problème quant au processus comme on l'a laissé entendre.

L'amendement est rejeté: Contre: 6; Pour: 4.

Le président: Donc, seulement la partie de l'article 67 portant sur la définition de «Canadien» a été réservé.

L'article 67 est réservé.

Article 68—*Restriction*

Le président: M. Angus a signalé qu'il avait l'intention de présenter un amendement à cet article.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je suppose que tous les membres l'ont en main.

Je propose qu'on modifie l'article 68 du projet de loi C-18 en ajoutant une virgule après le mot «épandage» à la ligne 28 de la page 31 et en ajoutant ce qui suit. . .

de lutte contre les incendies de forêt

Monsieur le président, comme vous vous en souviendrez, des responsables de la lutte contre les incendies de forêt sont venus nous demander cet amendement à Winnipeg et à Ottawa. Ils craignaient de ne pas être inclus dans l'expression autre service prévu par règlement et voulaient être sûrs que leurs services seraient exemptés de la loi.

M. Mulder: Pas d'objections.

Le président: M. Thacker nous dit qu'il n'y voit aucun inconvénient, je vais donc mettre aux voix l'amendement de M. Angus.

L'amendement est adopté.

L'article 68 amendé est adopté.

Article 71—*Conditions d'exploitation*

[Text]

[Translation]

• 2035

Mr. Benjamin: I move that paragraph 71(1)(b) on page 32 be amended by adding immediately after the word "and", on line 35, the following words:

has demonstrated the capability and willingness to provide the highest possible level of safety; and

Mr. Angus: Hear, hear!

The Chairman: Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: A Canadian aviation document is a document that certifies that somebody... it refers to a certificate in section 700 of the Air Regulations, the issuance of which certifies that the holder thereof is adequately equipped and able to conduct a safe operation as an air carrier. So the fact that somebody has a Canadian aviation document... that is a document issued by the Ministry; the people responsible for regulating air safety. The agency has no one involved with air safety, and it does not regulate that at all.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am not a lawyer, and far be it for me to legal-nit-pick, but there is a difference between having an adequate capability, as is said in an aviation document, and having demonstrated the capability. You can have an airline that has the equipment and has the people and everything else but that has a bloody awful record and has not demonstrated their capability. Hence the amendment.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the other comment I would make is that no one who has not operated a service before could have demonstrated that they can operate it safely until after they have actually operated it. So we may create a circular problem here.

Mr. Benjamin: No, no. Then your Canadian aviation document covers the brand new company. But some of those companies are not so brand new, and neither are their aircraft. That is why I want the words "has demonstrated capability". This will apply to old companies or new ones that start up out of old companies. We have had this experience demonstrated to us in the U.S. Aero Airlines is a classic.

Mr. Thacker: It really does, though, raise that whole question of all the young people who come through our offices. They come to get a job, and you say you want somebody with experience; and they say, how am I going to get experience if you are not going to hire me? It is blocking out all those new people who might want to get in, who can hold the domestic licence, can have an aviation document, have the prescribed liability insurance coverage. Mr. Benjamin wants them to have demonstrated the capability as well as the willingness to provide the highest possible level of safety.

Mr. Benjamin: Well, they will get their aviation document, and to that point in time the law has been satisfied. What are you going to do about the fellow who

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, à l'article 71(1), page 32, en ajoutant, à la suite du mot service, ligne 29, les mots suivants:

et à la capacité et volonté démontrées d'offrir le niveau de sécurité le plus élevé possible.

M. Angus: Bravo!

Le président: Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: Un document d'aviation canadien est un document qui certifie que le détenteur... il s'agit d'un certificat décerné en vertu de l'article 700 du Règlement aérien certifiant que le détenteur est capable d'exploiter un service aérien et dispose de l'équipement adéquat. Donc si quelqu'un détient un document d'aviation canadien... il s'agit d'un document émis par le ministère chargé de réglementer la sécurité aérienne. L'office ne s'en occupe pas du tout.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne suis pas avocat, et je ne veux surtout pas me lancer dans un débat juridique, mais il y a une différence entre avoir la capacité, comme le certifie un document d'aviation, et avoir démontré cette capacité. Une compagnie aérienne peut disposer de tout l'équipement, du personnel et tout le reste mais n'avoir jamais démontré sa capacité en offrant un service pourri. Voilà pourquoi je propose cet amendement.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, je signalerais aussi qu'aucune personne n'ayant pas déjà exploité un service pourrait avoir démontré la capacité de l'exploiter en toute sécurité avant de l'avoir fait. On peut créer un cercle vicieux de cette façon.

M. Benjamin: Non. Le document d'aviation canadien peut viser les toutes nouvelles sociétés. Mais certaines sociétés ne sont pas si nouvelles, comme leurs appareils d'ailleurs. C'est pourquoi je veux qu'on ajoute «à la capacité démontrée». Cela s'appliquerait aux sociétés existantes ou aux nouvelles sociétés créées à partir de sociétés existantes. Nous avons vécu cette expérience aux États-Unis. Aero Airlines est un exemple classique.

M. Thacker: On en revient au problème de tous ces jeunes qui se présentent dans les bureaux. Ils viennent chercher un emploi, et on leur répond qu'ils doivent avoir de l'expérience; ils demandent alors comment ils vont acquérir cette expérience si personne ne veut les embaucher? On fermerait ainsi la porte à tous ceux qui voudraient se lancer dans ce domaine en ayant une licence intérieure, un document d'aviation canadien et une police d'assurance responsabilité réglementaire. M. Benjamin souhaite qu'ils aient démontré leur capacité et leur volonté d'offrir le niveau de sécurité le plus élevé possible.

M. Benjamin: Disons qu'ils obtiennent leur document d'aviation et que tout est conforme à la loi. Que ferez-vous du type dont la licence a été suspendue ou annulée pour

[*Texte*]

has had his licence suspended or cancelled for safety reasons and who then applies again? You are going to have to satisfy yourself on how well he has demonstrated his capability.

The Chairman: He will not get liability insurance, I imagine, if he does not have one. But I do not know.

Mr. Benjamin: Change the name of the company, the board of directors.

The Chairman: If he has lost his licence, he would have some trouble.

Amendment negated.

The Chairman: I think we have another amendment to clause 71 by Mr. Benjamin, on paragraph 71(1)(c).

Mr. Benjamin: I move that paragraph 71(1)(c) on page 32 be amended by substituting the period on line 37 for a comma, adding immediately after the following words:

and has satisfied all other financial, operational and other expertise criteria the agency shall prescribe

Mr. Thacker: This very much takes us back to the earlier test of public convenience and necessity, as compared with fit, willing and able.

• 2040

Amendment negated.

Clause 71 agreed to.

On clause 72—*Issue of licence*

The Chairman: Mr. Benjamin has an amendment and there is a government amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that clause 72(2) on page 33 be amended by adding immediately after line 46 the following:

(c) it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

That ought to make the hair stand up on the back of your necks.

The Chairman: Mr. Thacker, I think you have already indicated what that does. It is very clear. Any further discussion?

Mr. Benjamin: Do not forget the spots in the designated area.

Amendment negated.

Mr. Benjamin: That was a tied vote.

The Chairman: No it was not. Do we have another amendment to clause 72?

Mr. Benjamin: On a point of order. That was 4:4. There were two of them sitting biting their nails.

[*Traduction*]

manque de sécurité et qui fait une nouvelle demande? Vous devrez vérifier s'il a démontré sa capacité.

Le président: Je suppose que s'il ne l'a pas démontrée, il ne pourra pas obtenir d'assurance responsabilité. Je ne sais pas en fait.

M. Benjamin: S'il change le nom de la société, le conseil d'administration.

Le président: S'il a perdu sa licence, il aura des difficultés.

L'amendement est rejeté.

Le président: Nous avons un autre amendement à l'article 71 (1) que propose M. Benjamin.

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18 à l'article 71(1), page 32, en insérant à la suite du mot «réglementaire», ligne 29, les mots suivants:

«et à la conformité à tous les autres critères d'ordre financier ou relatifs à l'exploitation ou à tout autre élément de compétence que l'Office établit par règlement.»

M. Thacker: Il me semble qu'on revient ainsi au critère de commodité et de nécessité publiques plutôt qu'à celui de prêt, apte et disposé.

L'amendement est rejeté.

L'article 71 est adopté.

Article 72—*Délivrance de la licence*

Le président: M. Benjamin a un amendement à proposer, et le gouvernement aussi.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 72(2) à la page 33 en ajoutant à la suite de la ligne 30 ce qui suit:

c) L'Office est convaincu que le service aérien commercial proposé s'impose actuellement et s'imposera à l'avenir pour des raisons de nécessité et de commodité pour le public.

Cela devrait vous faire dresser les cheveux sur la tête.

Le président: Monsieur Thacker, vous nous avez déjà expliqué l'incidence de cet amendement. C'est très clair. Discussion?

M. Benjamin: N'oubliez pas les marques dans les endroits désignés.

L'amendement est rejeté.

M. Benjamin: Ce vote était à égalité.

Le président: Non, pas du tout. Y a-t-il d'autres amendements à l'article 72?

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. C'était 4:4 et deux abstentions.

[Text]

The Chairman: I saw their eyes.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Benjamin: You saw their eyes! That is some way of taking a vote.

Mr. Angus: Does that mean that if they have glasses you count them twice?

The Chairman: I wish you would be a little more physical the next time.

We are on clause 72.

Mr. Cochrane: That clause 72 of Bill C-18 be amended by striking out line 16 on page 34 and substituting the following:

areas to be served, size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call,

The Chairman: Oh, yes. We had evidence on this too. You heard the discussion. We had evidence on this. Any further discussion?

Amendment agreed to.

Clause 72 as amended agreed to.

Clauses 73 to 75 inclusive agreed to.

On clause 76—*Notice of discontinuance or reduction of certain services*

The Chairman: We now have the amendment of Mr. Ouellet on clause 76.

Mr. Ouellet: That clause 76 be amended by striking out line 18 at page 35 and substituting the following therefor:

one hundred and eighty days after the notice is given or until

The Chairman: We have that amendment of Mr. Ouellet and we also have an amendment of the government, I think. Who is moving the amendment of the government? I know we will have two before us, but one says 180 days and one says 120 days.

Mr. Benjamin: Do you not have to deal with the first one first?

The Chairman: We have the first one first. We are dealing with Mr. Ouellet's amendment. Mr. Ouellet, do you have any explanation or...?

Mr. Ouellet: I believe many representations have been made to us to the effect that what is proposed in the bill is not long enough and therefore a more appropriate period of time should be given. I guess it is a matter of judgment. I see the government has a feeling to extend it. I believe that the recommendation I made is in line with some specific representations we have received from witnesses. And frankly, if we are to extend it a little further, why not 180 days?

The Chairman: Any further discussion?

Mr. Cochrane: Mr. Chairman, I have an amendment.

[Translation]

Le président: J'ai bien vu à leurs yeux ce qu'ils pensaient.

Des voix: Oh, oh!

M. Benjamin: Vous avez lu dans leurs yeux! C'est une drôle de manière de procéder à un vote.

M. Angus: Est-ce que cela veut dire que ceux qui portent des lunettes ont droit à deux voix?

Le président: Puis-je vous demander de faire preuve d'un peu plus d'énergie la prochaine fois!

Nous sommes maintenant à l'article 72.

M. Cochrane: Je propose que l'article 72 soit modifié par substitution, à la ligne 12, page 34, de ce qui suit:

desservir, la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les escales, les tarifs,

Le président: Ah oui, c'est vrai, nous avons déjà entendu des témoignages à cet égard. Vous avez également suivi la discussion. Avez-vous autre chose à dire?

L'amendement est adopté.

L'article 72 tel que modifié est adopté.

Les articles 73 à 75 inclusivement sont adoptés.

Article 76—*Avis d'abandon ou de réduction de certains services*

Le président: M. Ouellet a un amendement à proposer à l'article 76.

M. Ouellet: Je propose que l'article 76 soit modifié par substitution, à la ligne 15, page 35, de ce qui suit:

cent quatre-vingt jours suivant la signification de

Le président: Je pense qu'il y avait également un amendement du gouvernement. Qui devait le proposer? Il me semble bien qu'il y en avait deux, un qui précisait 180 jours et l'autre, 120 jours.

M. Benjamin: Ne vaudrait-il pas mieux commencer par régler le sort du premier?

Le président: Très bien, nous allons commencer par l'amendement de M. Ouellet. Monsieur Ouellet, avez-vous des explications ou...?

M. Ouellet: Beaucoup de témoins nous ont fait valoir que la période prévue dans le projet de loi n'était pas suffisante et qu'il convenait de la prolonger. C'est une question de jugement. Le gouvernement propose une prolongation qui est tout à fait conforme aux recommandations de certains témoins. Nous recommandons 180 jours, ce qui n'est pas tellement plus que 120 jours.

Le président: Autre discussion?

M. Cochrane: Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer.

[Texte]

The Chairman: Yes.**Mr. Cochrane:** Change 180 to 120.

• 2045

The Chairman: Mr. Cochrane has moved a subamendment to the amendment.**Mr. Benjamin:** That is the next amendment. Let us deal with this one first.**The Chairman:** He can still move a subamendment, and that would effectively take care of the amendment.

I put the question on Mr. Cochrane's subamendment to amend Mr. Ouellet's amendment from 180 days to 120 days.

Mr. Benjamin: Hold it. He should speak to the subamendment.**The Chairman:** Some things are controversial, but when you get a change from 180 days to 120 days the Chair really did not expect much debate.**Mr. Ouellet:** In fairness to both amendments, we should know why the government thinks 120 days is better.**Mr. Thacker:** There is no government position on it, one way or the other. It started at 60 days. When is long too long? The government will accept the wisdom of the committee.**The Chairman:** Mr. Angus, and then Mr. Gray.**Mr. Angus:** I want to argue against the subamendment and therefore in favour of the 180 days. Part of the testimony we heard was on the practicality of trying to find a new carrier who can find equipment, financing, and insurance in order to come in and service it. These companies just do not have planes sitting around looking for work. Whatever they have is out flying, because otherwise it does not make any money.**The Chairman:** We all know the argument on this one. This is very clear.**Mr. Angus:** But we are talking about a difference between four months and six months, and I am arguing for the six months to give them the time to do that.**The Chairman:** Mr. Gray.**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Looking on the other side of it—and it does not make any difference to me—I would like to ask the witnesses the difference between 120 and 180. It is great, as Mr. Angus said, that we give them six months; but, as they have argued on the other side, if an airline is in difficulty then 60 days, I agree, was too short, but at 120 days the government can react and either go to tender or give a subsidy, whereas if we have to wait six months before the government makes a decision on it then I would assume that might put that airline in more jeopardy, which is the type of argument you people raised.

[Traduction]

Le président: Allez-y.**M. Cochrane:** Que la limite soit fixée à 120 jours, plutôt que 180.**Le président:** M. Cochrane propose un sous-amendement.**M. Benjamin:** Mais c'est l'amendement suivant. Commençons par le premier point.**Le président:** Il peut proposer un sous-amendement qui règle le cas de l'amendement.

Je vais mettre aux voix le sous-amendement que M. Cochrane propose à l'amendement de M. Ouellet qui est de diminuer la période prévue de 180 à 120 jours.

M. Benjamin: Un instant. Il a le droit d'expliquer son sous-amendement.**Le président:** Certains sujets sont plus controversés que d'autres. Mais je ne pensais pas que ce sous-amendement allait donner lieu à un débat.**M. Ouellet:** Il est quand même important de savoir pourquoi le gouvernement préfère une limite de 120 jours.**M. Thacker:** Le gouvernement n'a vraiment pas d'avis sur la question puisqu'il a commencé par fixer un délai de 60 jours. Quel est le délai le plus approprié? Le gouvernement s'en remet au comité.**Le président:** M. Angus sera suivi de M. Gray.**M. Angus:** Je suis contre le sous-amendement et donc pour les 180 jours. Selon certains témoignages, il n'est pas toujours facile de trouver un autre transporteur capable de trouver de l'équipement, les fonds et les assurances nécessaires. Vous savez, ces sociétés n'ont tout simplement pas d'aéronefs en surplus. Elles se servent de tous leurs aéronefs. C'est la seule manière pour elle de survivre.**Le président:** Nous le savons tous, c'est assez évident.**M. Angus:** Et c'est à propos ce que leur accorde les six mois, c'est justement pour leur donner le temps de faire tout cela. Ces deux mois font toute la différence.**Le président:** Monsieur Gray.**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Cela m'est égal, mais regardons l'envers de la médaille. Il serait intéressant de demander aux témoins leur avis sur la différence entre 120 et 180 jours. Je suis d'accord avec M. Angus pour ce qui est de leur accorder six mois. Un transporteur en difficulté a besoin de plus de 60 jours pour régler ses problèmes. Si l'on prévoit 120 jours, le gouvernement peut très bien intervenir, faire un appel d'offres ou octroyer une subvention. Mais s'il faut attendre six mois, la ligne aérienne court encore plus de risques. C'est à peu près ce que vous disiez.

[Text]

Mr. Ouellet: I have an explanation to give in relation to the reason why we have recommended that it be 180 days. The answer was given by Sandra Brewer, who testified before us and said:

Finally, clause 76, Notice of Discontinuance of Service, has us worried, as we feel this 60-day notice is insufficient in the light of subclause 72(3), where the time limit for a decision on the granting of a licence is 120 days. Clause 76 could leave insufficient time for a new carrier to come in service.

On one hand, we give 120 days for a new service to start. I believe it makes some sense that we give 180 days for this clause.

The second reason why I recommend 180 days is because Transport 2000 have come forward, done some research, and suggested 180 days. This is an organization that has been looked on by the government in the past as having some legitimate credence in the transportation field.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Could the witnesses answer my question, if 180 days will not delay the government's reaction to the problem?

Mr. Benjamin: The government said they would accept anything we want.

The Chairman: They said they will accept anything we want.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I want to know the difference in the government reaction to 180 or 120. I am not opposed to either.

The Chairman: Mr. Thacker.

Mr. Thacker: I think this might be helpful to committee members. In effect, you are setting the upper limit because, if you carry on beyond it, it states:

... or until the expiration of such shorter period as may be prescribed or as the agency may on application by the licensee by order specify

So, if we have that small operator who is going belly-up, he would obviously make a quick application and the agency would probably move to a shorter period. So there is no magic on either one.

• 2050

The Chairman: But 180 days is the maximum.

I am putting the question on the subamendment to amend Mr. Ouellet's amendment from 180 to 120 days.

[Translation]

M. Ouellet: Laissez-moi encore vous expliquer pourquoi nous préconisons un délai de 180 jours. Voici ce que Sandra Brewer a déclaré devant le comité:

Cet avis d'abandon de certains services nous préoccupe beaucoup car à notre avis un délai de 60 jours prévu à l'article 76 est insuffisant, compte tenu des dispositions de l'alinéa 72(3) qui fixe à 120 jours le délai relatif à la prise d'une décision et en égard à la délivrance d'une licence. Le délai prévu à l'article 76 n'est donc pas suffisant pour permettre à un nouveau transporteur de se lancer en affaires.

Comme nous avons prévu un délai de 120 jours pour les nouveaux services, il me semble qu'il est logique de prévoir un délai de 180 jours dans ce cas.

La deuxième raison pour laquelle j'ai proposé cet amendement c'est que Transport 2000 a fait beaucoup de recherches sur la question et a recommandé que le délai soit fixé à 180 jours. Et cette association a toujours eu la confiance du gouvernement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Les témoins n'ont toujours pas répondu à ma question. Je voulais savoir s'ils ne pensaient pas que ce nouveau délai risquait de retarder toute intervention du gouvernement visant à régler ce genre de problèmes.

M. Benjamin: Le gouvernement a bien dit qu'il se rangerait à notre avis.

Le président: C'est juste.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'aimerais bien connaître l'avis du gouvernement quant à la différence entre 180 jours et 120 jours. Je n'ai pas vraiment d'opinion à cet égard.

Le président: Monsieur Thacker.

M. Thacker: Permettez-moi d'ajouter quelque chose pour la gouverne des membres du comité. Il s'agit ici d'un plafond. En effet, si vous vous reportez à la disposition en question, vous verrez qu'on y stipule:

... ou du délai inférieur fixé par règlement ou à sa demande par directive de l'Office

Tout cela me porte à croire qu'une petite société au bord de la faillite n'hésiterait pas à présenter sa demande dans les plus brefs délais et je pense bien que l'Office réagirait aussi très rapidement. Il n'y a rien de sorcier là-dedans.

Le président: Le maximum est 180 jours suivant la signification de l'avis.

Je mets maintenant aux voix le sous-amendement proposé à l'amendement de M. Ouellet, qui prévoit que l'on remplace 180 jours par 120 jours.

[Texte]

Mr. Benjamin: On a point of procedure, I did not know you could move an amendment that defeats the purpose of the first amendment. I thought you would have to deal with the first amendment and then make another motion.

The Chairman: Mr. Benjamin, if we are going to start worrying about things like that at 8.45 p.m., then obviously there is not much sense in carrying on until the wee hours of the morning. There is nothing wrong with that. There is nothing to defeat the purpose of the thing. It would put a shorter time limit on it. This thing has been so self-evident, between 180 and 120. . . we have taken 10 minutes on it. What will happen if the subamendment carries—I do not know if it is going to—is it then will make null and void the amendment of Mr. Cochrane.

Subamendment agreed to.

The Chairman: I am now putting the amendment of Mr. Ouellet as amended by Mr. Cochrane. Does it carry?

Mr. Benjamin: We have already voted on that. Now do you see what I mean?

The Chairman: No. I have to put the motion as amended. That has carried. So the amendment filed, which we did not get to, because Mr. Cochrane obviously has not moved it. . . we have already disposed of it. He filed it with the table, but he did not formally move it. He moved Mr. Ouellet's subamendment.

Amendment as amended agreed to.

Clause 76 as amended agreed to.

On clause 77—*Complaints re non-compliance*

M. Cochrane: Il est proposé que l'article 77 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 25, page 35, de ce qui suit:

cent vingt jours suivant la date de son constat.

The Chairman: It is consequential, basically.

Amendment agreed to.

Clause 77 as amended agreed to.

Clause 78 agreed to.

On clause 83—*Tarifs to be made public*

Mr. Angus: Mr. Chairman, this is one I asked to be stood down. I do not have something in writing, but let me ask the officials a question. Under paragraph 83(1)(a), requiring the tariffs to be published and displayed at the business offices of the licensee, the one thing I am concerned about there is the fact that most people do not know where the business offices are. They are going to the airports. They are stopping by the counters of the various airlines. That is their normal contact. Usually the business office is located elsewhere. Would there be any problem

[Traduction]

M. Benjamin: J'aimerais poser une question sur la procédure. Je ne savais pas qu'on pouvait proposer un sous-amendement qui va de fait à l'encontre de l'amendement original. Je croyais qu'il fallait régler le premier amendement puis présenter une nouvelle motion.

Le président: Monsieur Benjamin, si on commence à se préoccuper de petits détails comme ceux-là à 20h45, il ne sert à rien de poursuivre cette réunion jusqu'aux petites heures de la nuit. Ce sous-amendement est parfaitement acceptable. Il ne va absolument pas à l'encontre de l'amendement original. Le sous-amendement permet simplement de prévoir un délai moins long. Le changement est très évident, on remplace 180 jours par 120 jours. . . pourtant il nous a fallu 10 minutes pour en parler. Si le sous-amendement est adopté et—je ne sais pas s'il le sera—l'amendement proposé par M. Cochrane ne tiendra plus.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Nous voterons maintenant sur l'amendement de M. Ouellet tel que modifié par M. Cochrane. Cet amendement est-il adopté?

M. Benjamin: Cet amendement a déjà été mis aux voix. Vous voyez ce que je voulais dire maintenant?

Le président: Pas du tout. Je dois mettre aux voix la motion telle que modifiée; je l'ai fait, et elle a été adoptée. Passons maintenant à l'amendement; nous ne l'avons pas encore mis aux voix parce que M. Cochrane ne l'avait évidemment pas proposé. . . nous avons déjà réglé cette question. Il nous a proposé cet amendement mais il ne l'avait pas déposé de façon officielle. Il a proposé le sous-amendement de M. Ouellet.

L'amendement tel que modifié est adopté.

L'article 76, modifié, est adopté.

Article 77—*Plaintes relatives aux infractions*

Mr. Cochrane: It is moved that Clause 77 of Bill C-18 be amended by substituting the following on lines 31 and 32 of page 35:

120 days after the date of the finding.

Le président: Il s'agit de fait d'une modification corrélative.

L'amendement est adopté.

L'article 77, modifié, est adopté.

L'article 78 est adopté.

Article 83—*Publication des tarifs*

M. Angus: Monsieur le président, j'avais demandé qu'on réserve cet article. Je n'ai rien préparé par écrit à cet égard mais j'aimerais poser une question à nos experts. L'alinéa 83(1)a) précise que les tarifs doivent être publiés ou affichés au bureau du titulaire d'une licence; à mon avis, cela présente un problème important puisque la plupart des gens ne savent pas où se trouvent les bureaux du titulaire. Ils se rendent aux aéroports. Ils se rendent aux guichets des diverses lignes aériennes car ils représentent leurs contacts habituels. Habituellement, le

[Text]

with requiring them to have that tariff information available at the airport counters?

Ms Bloodworth: I think there is a physical problem. These tariffs could be very, very bulky, and are, indeed. Most carriers would not carry their whole tariff at an airport counter. They will have the rates that are applicable at the counter they use, and they have access to them through the computers. But they do not physically have the tariffs there.

• 2055

Clause 83 allowed to stand.

On clause 91—*Terms and conditions of licence*

Mr. Cochrane: I move that clause 91 of Bill C-18 be amended by striking out line 13 on page 41 and substituting the following:

areas to be served, size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call,

It just adds "areas to be served".

Amendment agreed to.

Clause 91 as amended agreed to.

Clause 92 agreed to.

On clause 96—*Terms and conditions of licence*

Mr. Cochrane: I move that clause 96 of Bill C-18 be amended by striking out line 43 on page 42 and substituting the following:

size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call, tariffs, fares, rates

Amendment agreed to.

Clause 96 as amended agreed to.

Clause 97 agreed to.

On clause 102—*Regulations*

Mr. Ouellet: I move that clause 102 be amended by adding thereto, immediately following line 21 on page 44, the following:

or to deem any other area to be within the designated area;

The Chairman: This is the same thrust as your earlier amendment.

Mr. Ouellet: Indeed. I think it allows the flexibility that is important when we are dealing with a designated area.

The Chairman: Members, you have heard Mr. Ouellet's amendment, which has the same thrust as the amendment he moved in clause 67. It is the same thing exactly.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, because this is a power that would be given to the agency, and because the agency is the administrative body and they will know whether they can do it or not in any reasonable or sensible fashion, there is no objection from the officials or therefore the government. You guys have all the power.

[Translation]

bureau du titulaire se trouve ailleurs. Pourrait-on demander aux titulaires des licences d'afficher les tarifs à leurs guichets à l'aéroport?

Mme Bloodworth: Je crois que cela représente un problème physique. En effet, ces tarifs pourraient être, ils le sont généralement, des documents très très épais. La majorité des transporteurs n'apporteraient pas tout le document sur les tarifs à leurs guichets à l'aéroport. Les tarifs pertinents seraient disponibles aux guichets et on pourrait obtenir les données en utilisant un ordinateur. Ils n'ont cependant pas le document sur place.

L'article 83 est réservé.

Article 91—*Conditions liées à la licence*

M. Cochrane: Je propose que l'article 91 soit modifié par substitution à la ligne 11, page 41, de ce qui suit:

desservir, la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les escales, les tarifs,

En fait, l'on ne fait qu'ajouter «desservir».

L'amendement est adopté.

L'article 91 tel qu'amendé est adopté.

L'article 92 est adopté.

L'article 96—*Conditions liées à la licence*

M. Cochrane: Je propose que l'article 96 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution à la ligne 32 de ce qui suit:

la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les escales, les tarifs, prix, taux ou frais. . .

L'amendement est adopté.

L'article 96 tel qu'amendé est adopté.

L'article 97 est adopté.

L'article 102—*Règlements*

M. Ouellet: Je propose que l'article 102 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 19, page 44, ce qui suit:

ou en tenant toute autre région pour comprise dans la zone désignée.

Le président: Cet amendement a la même portée que l'autre que vous avez proposé tout à l'heure.

M. Ouellet: Tout à fait. Il nous accorde la souplesse nécessaire dans le cas d'une zone désignée.

Le président: Vous avez bien entendu l'amendement de M. Ouellet qui a la même portée que celui qu'il a proposé pour l'article 67. C'est exactement la même chose.

M. Thacker: Monsieur le président, il s'agit là d'un pouvoir devant être délégué à l'Office. L'Office est un organisme administratif apte à déterminer s'il doit ou non prendre ce genre de mesures. C'est pourquoi le gouvernement et ses représentants ne s'opposent pas à cet amendement.

[Texte]

The Chairman: You certainly surprise me.

Mr. Angus: I think we should accept the suggestion and quickly pass it before those folks at the other end of the table get their act together.

Mr. Layton: Could we be introducing any confusion here between designated areas? Earlier in the bill it was quite clear; we did not want to put that kind of constraint on it. Now we are throwing it in the wording.

The Chairman: Well, you are saying the agency may do that, in its wisdom.

Mr. Thacker: In its investigations, who knows what it might come up with? There could be one area where you would like to have it in there.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): A further point of clarification. If I understand the witnesses, this does not involve moving the line, but going back to our circles in different areas. Is that correct?

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: The agency may, with the approval of the Cabinet.

Mr. Mulder: And through a hearing, most likely.

Mr. Ouellet: Mr. Gray, you said earlier you felt it was better that the agency had this power.

The Chairman: How is it good here, and it failed before, as a matter of interest?

Mr. Thacker: It is primarily because the agency that has to administer it might find there is an area of the country with real need and they can administer it far more simply than—

The Chairman: Yes, I understand that, but why did it fail—

Mr. Thacker: —deciding it on political grounds for—

The Chairman: Before it was the government.

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Taylor: I have to make a comment here. We said the government could not do it. Now we are saying the agency may do it. We are giving greater power to the agency.

Mr. Ouellet: With the approval of the Governor in Council, at any rate.

[Traduction]

Le président: Vous m'étonnez.

M. Angus: Je propose qu'on adopte tout de suite cet amendement avant que ces personnes à l'autre bout de la table n'aient le temps de réagir.

M. Layton: Risquons-nous de créer la confusion entre les zones désignées? La situation était très claire au début du projet de loi. Nous ne voulons pas imposer de limites. C'est pourquoi nous avons proposé cet amendement.

Le président: Vous accordez des pouvoirs discrétionnaires à l'Office. Vous vous fiez à sa grande sagesse.

M. Thacker: Qui sait ce que ces enquêtes révéleront. Cette disposition pourrait s'avérer utile à un moment donné.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'aurais besoin d'un petit éclaircissement. Si j'ai bien compris les témoins, cela ne comporte pas de grandes modifications. Est-ce juste?

M. Thacker: Oui.

Le président: L'Office est habilité à prendre ce genre de mesures, sous réserve, bien entendu, de l'approbation du Cabinet.

M. Mulder: Mais je suppose qu'il faudra une audience.

M. Ouellet: Monsieur Gray, vous avez dit tout à l'heure que vous estimiez préférable que l'Office ait ce pouvoir.

Le président: Je suis un peu curieux. Comment pouvez-vous dire que c'est tout à fait approprié ici mais que cela ne l'était pas tout à l'heure?

M. Thacker: C'est très simple. L'Office, qui est responsable de l'administration, pourrait très bien déceler de véritables besoins dans une région donnée. C'est donc beaucoup plus simple pour lui que...

Le président: Oui, j'ai très bien compris. Mais pourquoi...

M. Thacker: ... de se fier à une décision d'ordre politique...

Le président: Cette décision relevait anciennement du gouvernement.

M. Thacker: C'est juste.

M. Taylor: J'ai une observation à faire. Nous avons dit tout à l'heure que le gouvernement ne pouvait pas prendre ce genre de mesure. Mais on dit maintenant que l'Office est habilité à le faire. Est-ce que cela ne revient pas à déléguer des pouvoirs plus importants à l'Office?

M. Ouellet: N'oubliez surtout pas qu'il y a une réserve: l'approbation du gouverneur en conseil.

• 2100

Mr. Taylor: Yes, I know it is, but why do we make it inconsistent? We are giving greater power to the agency than we are to government. We are saying that the agency can change it, but the government cannot. That does not

M. Taylor: Je sais très bien, mais pourquoi cette incohérence? Cette mesure législative accorde plus de pouvoir à l'Office qu'au gouvernement. Cette disposition autorise l'Office à apporter des changements, mais pas le

[Text]

make sense to me. It should be the other way around, if anything.

The Chairman: I must say, Mr. Taylor, you have eminent sense, but I am going to put the amendment.

Amendment agreed to.

The Chairman: Okay. We have a government amendment to clause 102.

Mr. Cochrane: Yes. I move that clause 102 of Bill C-18 be amended (a) by adding immediately after line 26 on page 44 the following:

(c) establishing weight groups of aircraft that are permitted to be operated under domestic licences referred to in subsection 72(2), under scheduled international licences or under non-scheduled international licences;

(d) respecting the issuance, amendment and cancellation of permits for the operation of international charters and the operation of domestic charters between points or to or from any point in the designated area in accordance with the public interest and in accordance other such requirements specified or referred to in the regulations;

and (b), by relettering the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly.

The Chairman: Explain.

Mr. Thacker: It is consequential to the earlier amendments.

Amendment agreed to.

Mr. Cochrane: I move that clause 102 of Bill C-18 be amended (a) by adding, immediately after line 8 on page 45, the following:

(h) respecting tariffs, fares, charges and terms and conditions of carriage applicable to the provision to disabled persons of air services or services incidental thereto;

and (b) by relettering the subsequent paragraphs and subsequent cross-references thereto accordingly.

The Chairman: Well, we have touched on this before. Mr. Cochrane has moved the amendment. Would you just give a very quick explanation? We have already had it, I think, but just give a quick explanation of this amendment.

Ms Bloodworth: The introduction of this power to regulate in this area would ensure the continuance of the existing powers of the CTC with regard to air fares related to the disabled, and therefore would preserve the decisions that otherwise would fall without this power.

Amendment agreed to.

Clause 102 as amended agreed to.

Clause 106 agreed to.

On clause 107—*Designation of provisions*

[Translation]

gouvernement. Je trouve cela tout à fait insensé. Il me semble que ça devrait être le contraire, tout au moins.

Le président: Ce que vous dites est fort sensé, M. Taylor. Mais je vais quand même mettre l'amendement aux voix.

L'amendement est adopté.

Le président: Très bien. Nous avons un amendement du gouvernement à l'article 102.

M. Cochrane: C'est juste. Je propose que l'article 102 du projet de loi C-18 soit modifié par a) insertion, après la ligne 23, page 44, de ce qui suit:

c) fixer les catégories des aéronefs, selon leur poids, qui peuvent être exploités sous licence intérieure visée au paragraphe 72(2), sous licence internationale service régulier ou sous licence internationale service à la demande;

d) régir la délivrance, la modification et l'annulation des autorisations d'exploitation d'affrètements internationaux et d'affrètements intérieurs soit entre des points situés dans la zone désignée, soit à destination ou à partir d'un de ces points, conformément à l'intérêt public et aux autres exigences précisées ou visées par les règlements;

et b) les changements de désignation littérale et de présentation des renvois qui en découlent.

Le président: Pouvez-vous nous expliquer tout cela.

M. Thacker: Cet amendement reflète des amendements antérieurs.

L'amendement est adopté.

M. Cochrane: Je propose que l'article 102 du projet de loi C-18 soit modifié par a) insertion après la ligne 5, page 45, de ce qui suit:

h) prendre toute mesure concernant les tarifs, prix, frais et conditions de transport applicables aux services aériens et services connexes offerts aux personnes handicapées;

et b) les changements de désignation littérale, des alinéas ainsi de présentation des renvois qui en découlent.

Le président: Nous avons déjà étudié la question auparavant. M. Cochrane vient de déposer cet amendement. Pouvez-vous nous donner quelques éclaircissements? Vous avez déjà expliqué de quoi il retournait, mais ce serait utile de nous le rappeler.

Mme Bloodworth: Ce pouvoir de réglementation garantit la continuité des pouvoirs existants de la CCT en ce qui concerne les frais et conditions de transport pour les personnes handicapées; c'est un pouvoir nécessaire pour le maintien des décisions déjà rendues.

L'amendement est adopté.

L'article 102 tel que modifié est adopté.

L'article 106 est adopté.

Passons maintenant à l'article 107—*Textes désignés*

[Texte]

Mr. Cochrane: I move that clause 107 of Bill C-18 be amended by striking out lines 22 to 31 on page 47 and substituting the following:

Act, as applied by subsection (3), and no proceedings against the person shall be taken by way of summary conviction.

Application of Aeronautics Act provisions

(3) Section 6.7 to 7.2, 32 and 33 of the Aeronautics Act apply in respect of a contravention of a designated provision, with such modifications as the circumstances require, as if each reference in any of those sections

(a) to "this Act" were a reference to this Act;

(b) to a "designated provision" were a reference to a designated provision;

(c) to "the Minister" were a reference to the Agency; and

(d) to "regulations made under paragraph 6.6(1)(b)" were a reference to regulations made under paragraph (1)(b).

Mr. Thacker: I apologize to committee members; we have a further change, because the clause read does not have one line:

and in any documents issued under any of those sections.

May we submit the correct amendment? We apologize.

The Chairman: Do you have it now?

Ms Bloodworth: Yes, it is right here.

The Chairman: Well, just tell us what it is. Is it just a simple thing?

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman. After it says "any of those sections", just before it hits (a) it should be "any of those sections and in any documents issued under any of those sections".

• 2105

The Chairman: The change, which has technically been self-imposed on the amendment... it is agreed that it is any documents issued under those clauses. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, in (c), what are we referring to the agency instead of the Minister? In (c) it says "to the Minister where reference to the agency". What are we referring over?

Ms Bloodworth: These clauses, Mr. Chairman, are contained in the aeronautics safety provisions, where all of the orders are made by the Minister, so that in those clauses it would refer to provisions or orders or designated provisions by the Minister. In this particular case, we are referring to regulations made by the agency.

[Traduction]

M. Cochrane: Je propose que l'article 107 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 16 à 21, page 47, de ce qui suit:

sur l'aéronautique, appliqué conformément au paragraphe (3); les poursuites pour telle infraction ne peuvent être intentées sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Application de la Loi sur l'aéronautique

(3) Les articles 6.7 à 7.2, 32 et 33 de la Loi sur l'aéronautique s'appliquent relativement à une infraction à un texte désigné, avec les adaptations de circonstances, comme si la mention dans l'un de ces articles:

a) de la «présente loi» étaient celles de la présente loi;

b) d'un «texte désigné» étaient celles d'un texte désigné;

c) du «ministre» étaient celles de l'Office;

d) des «règlements d'application de l'alinéa 6.6(1)b)» étaient celles des règlements d'application de l'alinéa (1)b).

M. Thacker: Je tiens à m'excuser auprès des membres du comité. Il y a un autre changement du fait qu'il manque une ligne à ce que je viens de vous lire:

et dans tout document émis en vertu d'un de ces articles.

Puis-je déposer l'amendement complet? Nous nous excusons.

Le président: Vous l'avez?

Mme Bloodworth: Oui, le voilà.

Le président: Dites-nous ce qu'il en est. Est-ce simple?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président. Il faut ajouter juste après «comme si la mention dans un de ces articles» qui vient juste avant le petit a) «dans un de ces articles et dans les documents émis en vertu de ces articles».

Le président: En fait, cela était déjà implicite. C'est un petit changement d'ordre technique. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, pourquoi est-il question de l'office par opposition au ministre à l'alinéa c)? On dit bien «du ministre était celle de l'office». Pourquoi?

Mme Bloodworth: Ces dispositions, Monsieur le président, existent déjà dans les mesures législatives concernant la sécurité dans le domaine de l'aéronautique. C'est le ministre qui prend les décisions dans ce domaine. C'est pourquoi ces dispositions ou autres mesures législatives mentionnent le ministre. Nous traitons ici dans ce cas de règlements de l'office.

[Text]

Mr. Angus: Okay.**Ms Bloodworth:** It is just substituting the scheme.**The Chairman:** To tie it all together, in effect.**Ms Bloodworth:** Yes.

Motion as amended agreed to.

Clause 107 as amended agreed to.

The Chairman: We have carried clause 108. We are on clause 109.On clause 109—*Continuation of Licences, etc.***Mr. Cochrane:** I move that clause 109 of Bill C-18 be amended by striking out lines 25 to 29 on page 48 and substituting the following: "Except terms and conditions that limit the number of fixed wing aircraft that may be operated."**Mr. Ouellet:** Could I ask a question in relation to clause 109? We have received representations from both northern air transportation associations and the Government of Alberta, which have suggested some amendments to paragraphs 109(2)(b), 109(2)(c), and 109(2)(d). Why are you not accepting these suggestions that have been made?**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, we are just checking that. We do not have it on hand, but with respect to the amendment that is there, it is consequential as well. The specific amendment before you now is consequential. I believe you can pass this amendment and still deal with Mr. Ouellet's general question before you deal with the clause as amended.

Amendment agreed to.

Mr. Ouellet: I am sorry. Before the clause is agreed to I would like to have an answer, because I think there is some legitimate representation that has been made by the Government of Alberta there.**The Chairman:** It was not the Government of Alberta; it was another fellow. . .**Mr. Ouellet:** NATA—Northern Air Transport Association.**The Chairman:** Yes. Is there an explanation, Ms Bloodworth?**Ms Bloodworth:** Mr. Chairman, as I understand it Alberta was proposing that there be no conditions. . . changing the conditions on international licences. The decision made on this whole bill was that the regulation of international air would not change by this bill. It would remain subject to the bilaterals into which the Government of Canada enters. Those bilaterals reflect these conditions and we are providing for their being maintained. They wanted no conditions on international charters, I believe it was. That would be contrary to the bilaterals that we are entering into.

[Translation]

M. Angus: Très bien.**Mme Bloodworth:** Il s'agit d'une simple substitution.**Le président:** Pour uniformiser le tout, en fait.**Mme Bloodworth:** C'est juste.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

L'article 107 tel qu'amendé est adopté.

Le président: L'article 108 a déjà été adopté. Passons maintenant à l'article 109.L'article 109—*Maintien des licences.***M. Cochrane:** Je propose que l'article 109 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution aux lignes 26 à 29, page 48, de ce qui suit: «l'exception de celles qui restreignent le nombre de».**M. Ouellet:** Puis-je poser une question au sujet de l'article 109? Certaines associations de transport aérien dans le Nord et le gouvernement de l'Alberta nous ont recommandé des modifications aux alinéas 109(2)b), 109(2)c) et 109(2)d). Pourquoi ne les avez-vous pas retenues?**M. Thacker:** Monsieur le président, nous nous en occupons. Nous n'avons pas ces documents sous la main, mais je tiens cependant à préciser que cet amendement a pour but de rétablir la conformité avec d'autres amendements adoptés antérieurement. Vous pouvez très bien adopter cet amendement et répondre aux questions générales de M. Ouellet avant d'adopter l'article tel que modifié.

L'amendement est adopté.

M. Ouellet: Je suis désolé. J'aimerais bien avoir une réponse à ma question avant l'adoption de cet article car les recommandations du gouvernement de l'Alberta ont quand même un certain poids.**Le président:** Mais ces recommandations ne provenaient pas du gouvernement de l'Alberta. C'était quelqu'un d'autre. . .**M. Ouellet:** La NATA, *Northern Air Transport Association.***Le président:** C'est juste. Avez-vous des explications à nous donner, Madame Bloodworth?**Mme Bloodworth:** Monsieur le président, si j'ai bien compris, l'Alberta demandait le maintien des conditions relatives aux licences internationales. Il me semble qu'on avait d'ailleurs décidé de ne pas modifier les règlements concernant le transport aérien international. Il a été décidé que ce secteur continuerait à être assujéti aux accords bilatéraux que conclut le Canada. Ces accords contiennent déjà ces conditions et nous en assurons le maintien. Ils étaient contre toute restriction pour les vols nolisés internationaux. Cela irait en effet à l'encontre des accords bilatéraux que nous sommes en voie de conclure.

[Texte]

[Traduction]

• 2110

Mr. Ouellet: If I could read here, the Government of Alberta recommends that we insert the underlined words in paragraph 109(2)(c) and add a new paragraph 109(2)(d) and renumber the current clause 109. The new paragraph (c) will read:

(c) a licence or permit for a Class 8, Class 9-2, or Class 9-3 licence referred to in paragraph (1)(c) shall be subject to all the authorizations, terms and conditions applicable to the licence or permit on the day immediately before the coming into force of this section;

And the new paragraph 109(2)(d) would be:

(d) a licence or permit for a Class 9-4 licence referred to in subclause (1)(c) shall not be subject to any authorizations, terms or conditions applicable to the licence on the day immediately before the coming into force of this section;

Ms Bloodworth: The new paragraph (b) is the actual change from what exists. Class 9-4 licences are international charter licences, and to issue them without any terms and conditions would be contrary to the bilaterals that we as a country are involved in.

Clause 109 as amended agreed to.

On clause 110—*Definitions*

Mr. Cochrane: I move that clause 110 of Bill C-18 be amended (a) by striking out in the French version lines 3 to 7 on page 50, and (b), by adding to the French version immediately after line 9 on page 50 the following:

«interconnexion» Le transfert du trafic des lignes d'une compagnie de chemin de fer à celles d'une autre compagnie de chemin de fer conformément aux règlements d'application du paragraphe 153(5).

(c) by striking out lines 29 on page 50 and substituting the following:

«tariff» means a schedule of rates, charges and terms

Amendment agreed to.

The Chairman: Is the clause agreed to?

Mr. Ouellet: I have an amendment. I move that Bill C-18 be amended in clause 110 by adding immediately after line 15 on page 50 the following:

“domestic traffic” means a movement of traffic following a continuous route wholly within Canada;

The Chairman: I know the hour is moving on, but the Chair has a little difficulty with that amendment. Since it is a substantive amendment to an interpretation clause, basically it would not be in order. I throw that out because you really perhaps would want to move it later on at your amendment of clause 120 when it is not a substantive amendment to an interpretation clause.

M. Ouellet: En fait, le gouvernement de l'Alberta propose que nous ajoutions les mots suivants à l'alinéa 109(2)c) et un nouvel alinéa 109(2)d), quitte à renuméroter les dispositions de l'article 109. Voici donc le nouvel alinéa c):

c) les permis ou autorisations des classes 8, 9-2, ou 9-3 visés à l'alinéa (1)c) sont assujettis à toutes les conditions et autorisations dont ils étaient assortis lors de l'entrée en vigueur du présent article;

Et le nouvel alinéa 109(2)d) serait ainsi libellé:

d) les permis de classe 9-4 visés à l'alinéa (1)c) ne sont pas assujettis à toutes les conditions et autorisations dont ils étaient assortis lors de l'entrée en vigueur du présent article.

Mme Bloodworth: Le nouvel alinéa b) est déjà un changement par rapport au règlement existant. Les permis de classe 9-4 sont des permis de vols nolisés internationaux et la délivrance de ce genre de permis sans aucune restriction ni condition irait à l'encontre des accords bilatéraux dont nous sommes signataires.

L'article 109 tel qu'amendé est adopté.

L'article 110—*Définitions*

M. Cochrane: Je propose que l'article 110 du projet de loi C-18 soit modifié par a) suppression dans la version française des lignes 3 à 7 et b) insertion, après la ligne 9, page 50, de ce qui suit:

«interconnexion» Le transfert du trafic des lignes d'une compagnie de chemin de fer à celles d'une autre compagnie de chemin de fer conformément aux règlements d'application du paragraphe 153(5).

c) substitution, à la ligne 26, page 50, de ce qui suit:

«tarif» barème des prix, frais et autres conditions.

L'amendement est adopté.

Le président: L'article est-il adopté?

M. Ouellet: J'ai un autre amendement. Je propose que l'article 110 du projet de loi C-18 soit modifié a) en retranchant la ligne 31, page 50, et en la remplaçant par ce qui suit: «saire à ces fins;» b) en ajoutant, à la suite de la ligne 31, page 50, ce qui suit:

«transport intérieur de marchandises» Le transport de marchandises selon un parcours continu entièrement situé au Canada;

Le président: Il commence à se faire tard mais je ne comprends pas très bien cet amendement. Comme il s'agit en fait d'une modification de fond à un article d'interprétation, il est irrecevable. Il vaudrait peut-être mieux que vous attendiez que vous proposiez cet amendement à l'article 120. Il ne serait plus alors un amendement de fond à un article d'interprétation.

[Text]

Mr. Ouellet: If you prefer.

The Chairman: I think that would certainly be the more proper place at which to move it.

Mr. Ouellet: On clause 120. The same amendment would be put in clause 120. I am in your hands, Mr. Chairman. I will come back at clause 120.

Clause 110 as amended agreed to.

On clause 111—*Powers respecting tariffs not affected by other Acts*

• 2115

Mr. Robichaud: Il est proposé que l'article 111 du projet de loi C-18 soit modifié:

a) en retranchant la ligne 32, page 50, et en la remplaçant par ce qui suit:

111(1) Les pouvoirs, conférés par la présente et,

b) en ajoutant, à la suite de la ligne 14, ce qui suit:

(2) Nonobstant la Loi sur la concurrence, plusieurs expéditeurs ou une association ou autre organisme représentant des expéditeurs peuvent négocier des questions de prix ou de service avec une seule entreprise de chemin de fer.

Ceci c'est pour permettre à certaines organisations qui regroupent plusieurs expéditeurs de négocier avec une compagnie de chemins de fer. C'était proposé par la Commission de transport des provinces de l'Atlantique.

Mr. Thacker: We understand that is not necessary, that those powers are there already. There is a letter from Consumer and Corporate Affairs to that effect, and I think Ms Bloodworth can add something about unless there is fraud.

Ms Bloodworth: My understanding, Mr. Chairman, was that the director was going to write to you directly about this issue.

It is my understanding that as long as buying groups are not acting so as to exclude one buyer or so they are able to dominate a carrier—which is not likely to happen in the rail case—they already can act legally and that the effect of this amendment would be to allow them to do just that. In other words, they could in fact conspire and agree to keep one shipper from the benefits of whatever they have negotiated, or they could conspire against the railways, if that was possible, but I think that is probably unlikely. So this amendment is not necessary in order to allow them to do what they want to do, and to put this in would be to allow them, even where they were acting contrary to the Competition Act, and indeed acting anti-competitively. . . it would be to legalize that.

[Translation]

M. Ouellet: Si vous voulez.

Le président: Ce serait beaucoup plus approprié.

M. Ouellet: Je propose donc cet amendement à l'article 120. Je m'en remets à vous, monsieur le président. Je reviendrai à la charge lorsque nous serons rendus à l'article 120.

L'article 110 tel que modifié est adopté.

Passons maintenant à l'article 111—*Pouvoirs tarifaires*

Mr. Robichaud: I move that Bill C-18 be amended in clause 111:

(a) by striking out line 36 at page 50 and substituting the following therefor:

111(1) The powers given by this Division to and,

(b) by adding immediately after line 13 at page 51 the following:

(2) Notwithstanding the Competition Act, more than one shipper or any association or other body representative of shippers may meet with a single railway to negotiate rates and service matters.

This is meant to allow certain organizations or shippers' associations to negotiate with a railway company. This was the proposal of the Atlantic provinces Transport Commission.

M. Thacker: L'amendement nous paraît superflu, les dispositions du projet de loi y pourvoient déjà. Nous avons d'ailleurs reçu une lettre du ministère de la Consommation et des Corporations à ce sujet, et je pense que M^{me} Bloodworth va pouvoir elle-même ajouter quelque chose, et nous dire que cela est de toute façon possible à moins qu'il n'y ait eu infraction.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, je croyais que le directeur allait directement vous écrire à ce sujet.

D'après moi, tant qu'un groupement d'acheteurs n'essaie pas d'exclure un des acheteurs, ni d'avoir une position dominante à l'égard d'un transporteur—situation qu'il est peu probable de voir se produire dans le cas des transports ferroviaires—il a la possibilité, en vertu des présentes dispositions, de faire exactement ce que l'amendement voudrait autoriser. On peut effectivement imaginer que les groupements d'acheteurs s'entendent pour exclure un expéditeur et l'empêcher d'obtenir les mêmes avantages qu'ils auraient négociés, ou même s'entendent contre les transports ferroviaires, si cela était possible, mais à mon avis ça ne l'est pas. Cet amendement n'est donc pas nécessaire, et l'insérer ici leur permettrait au contraire, au cas où ils agiraient contrairement aux dispositions de la Loi sur la concurrence. . . de le faire légalement.

[Texte]

Amendment negatived.

Clauses 111 and 112 agreed to.

On clause 113—*Inquiry into rate*

Mr. Cochrane: I move that clause 13 of Bill C-18 be amended (a) by striking out lines 12 to 14 on page 52 and substituting the following:

ion, is warranted.

(b) by striking out line 36 on page 52 and substituting the following:

tion (1), and within ninety days after the complaint is received

(a) determine whether the rate in

and (c) by striking out lines 38 to 41 on page 52 and substituting the following:

compensatory; and

(b) where the Agency determines that the rate is not compensatory, unless the company establishes to the satisfaction of the Agency that the rate does

Mr. Benjamin: Explain.

An hon. member: That says nothing to me.

The Chairman: Let us have a little explanation.

Ms Bloodworth: You will be glad to know the explanation is much easier than the amendment. It appears that as presently worded it is not clear that the 90 days applies to the whole process. The purpose of the amendment is to ensure that the 90 days applies to the whole process, and the final decision has to come out within the 90 days.

The Chairman: That is a very plausible explanation of a very interesting amendment.

Amendment agreed to.

Mr. Robichaud: I move that clause 113 of Bill C-18 be amended by striking out lines 34 to 47 on page 52 and substituting the following therefor:

(5) The Agency shall, on completion of an investigation conducted pursuant to subsection (1), determine whether the rate in respect of which the complaint was made is compensatory and, where the Agency determines that the rate is not compensatory, it shall make an order disallowing that rate and requiring the company to substitute for that rate a rate that is compensatory.

• 2120

The Chairman: Would you explain, Mr. Robichaud?

Mr. Robichaud: Un instant, monsieur le président. Si je peux me retrouver!

The Chairman: It is shorter than the present one.

Mr. Ouellet: Well, it has been pointed out to us by witnesses that what should be applicable is the old

[Traduction]

L'amendement est rejeté.

Les articles 111 et 112 sont adoptés.

Article 113—*Enquête sur les prix*

M. Cochrane: Je propose que l'article 113 du projet de loi C-18 soit modifié par: a) substitution, aux lignes 9 à 11, page 52, de ce qui suit:

«relativement à ce prix»

b) substitution, à la ligne 29, page 52, de ce qui suit:

«application du paragraphe (1) et dans les 90 jours de la réception de la plainte, l'Office»

M. Benjamin: Pourriez-vous expliquer l'amendement.

Une voix: Je n'y comprends rien.

Le président: Attendons donc les explications.

Mme Bloodworth: Vous verrez que l'explication est beaucoup plus simple que l'amendement lui-même. La rédaction actuelle de la disposition ne permet pas de savoir de façon absolue si cette période de 90 jours s'applique à l'ensemble de la procédure. L'amendement rectifie donc cela, et précise que les 90 jours concernent l'ensemble de la procédure, et que la décision finale doit effectivement être prise avant l'expiration de cette période.

Le président: Voilà donc une explication tout à fait acceptable et un amendement très intéressant.

L'amendement est adopté.

M. Robichaud: Je propose que l'on modifie l'article 113 du projet de loi C-18 en retranchant les lignes 28 à 38, page 52, et en les remplaçant par ce qui suit:

(5) Après la fin de l'enquête menée en application du paragraphe (1), l'Office détermine si le prix visé par la plainte est compensatoire et, s'il détermine qu'il n'est pas compensatoire, par arrêté, il rejette le prix et oblige la compagnie à y substituer un prix compensatoire.

Le président: Pourriez-vous nous expliquer l'amendement, monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Just a moment, Mr. Chairman. I am a little bit lost here!

Le président: C'est plus court que ce que nous avons ici.

M. Ouellet: Certains témoins nous ont fait remarquer que nous devrions nous en tenir à l'article 276 de

[Text]

Railway Act, section 276. As you know, the old Railway Act reads a little differently than the current legislation, and this amendment would reinstate the wording of section 276 of the Railway Act.

Mr. Benjamin: I think we had a bunch of witnesses on both sides of the argument who asked me that.

Mr. Robichaud: They were qualifying in this that the rate would not be compensatory. If that rate "does not have the effect or tendency of substantially lessening competition or eliminating a competitor", then this would qualify what compensatory is or what it is not. In this case it is any rate that would be non-compensatory, not taking into account that it "does not have the effect or tendency of lessening competition".

Mr. Ouellet: If you look in your book there is a whole slew of people who appeared before us and addressed subclause 113(5) and asked that it be changed. There was Luscar, ACE, CN, CN Rail, the Government of Saskatchewan, the Board of Trade of Toronto, Metro Toronto, the Chamber of Commerce of Montreal. . .

Mr. Robichaud: It is also, Mr. Chairman, to bring that subclause 5 with rates to conform with subclause 112(2), which says that every rate shall be compensatory. In subclause 113(5), however, they qualify a non-compensatory rate by saying that "if it does not have the effect or tendency of substantially lessening competition", then it would not be considered non-compensatory.

The Chairman: This is sort of a loss-leader type of thing, is it not, to try to get business, supposedly?

An hon. member: That is true.

The Chairman: But what is the comment from Mr. Thacker?

Mr. Thacker: But the amendment, Mr. Chairman, would take away the possibility of having a rate that was less than compensatory; that is, the recovery of full cost. This amendment states that if there is an investigation and they find the rate was below compensatory, then they have to automatically increase it to the compensatory rate. As long as it is not hurting somebody the existing clause gives a bit of flexibility for a period of time at least. Surely that would seem to be wise.

The Chairman: Well, what about the Newfoundland situation with ACE and TerraTransport? Is this not what we are talking about?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, on the ACE case, only there, and CN did they charge the rate below cost, but the real intent was to significantly increase the amount of traffic that TerraTransport was carrying at the expense of ACE. So it met both conditions there. It is an example of how these rates could be less than compensatory from time to time.

About three or four years ago the Minister of Transport of Alberta, Dr. Hugh Horner, made an arrangement with

[Translation]

l'ancienne Loi sur les chemins de fer. Comme vous savez cet article est un petit peu différent de l'article du projet de loi, et l'amendement permettrait précisément de revenir à l'article 276.

M. Benjamin: Il y a eu plusieurs témoins, qui par ailleurs ne partageaient pas forcément le même avis, qui m'ont demandé la même chose.

M. Robichaud: Le prix ne sera pas compensatoire. Il suffira: «que le prix n'ait pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire notablement la concurrence ou d'écarter un concurrent». C'est à partir de cela que l'on décidera ce qui est prix compensatoire et ce qui ne l'est pas. Si on laisse tomber cette expression, on évitera véritablement que des prix non compensatoires soient offerts.

M. Ouellet: Vous verrez, si vous vous reportez à vos documents, qu'il y a toute une série de témoins qui ont commenté ce paragraphe 113(5), en demandant qu'il soit modifié. Il y avait Luscar, l'ACE, CN, CN Rail, le gouvernement de la Saskatchewan, la Chambre de commerce de Toronto, de l'agglomération de Toronto, la Chambre de commerce de Montréal. . .

M. Robichaud: Je voulais aussi, monsieur le président, que le paragraphe 5 ne soit pas en contradiction avec le paragraphe 112(2) qui précise que les prix doivent être compensatoires. Or le paragraphe 113(5) revient là-dessus, en disant que si «le prix n'a pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire notablement la concurrence», il ne sera pas considéré comme non compensatoire.

Le président: Ce serait comparable à un prix d'appel, destiné à amener des clients?

Une voix: Exactement.

Le président: Que pense M. Thacker?

M. Thacker: Cet amendement, monsieur le président, nous enlèverait toute possibilité de permettre à certains d'offrir des prix inférieurs au niveau compensatoire, c'est-à-dire au plein recouvrement des coûts. Cet amendement dit que si l'enquête permet de conclure que le prix est inférieur au prix compensatoire, il doit automatiquement être ramené au niveau du prix compensatoire. L'article du projet de loi offre une certaine souplesse, tant que personne n'est lésé. Cela me paraîtrait tout à fait justifié.

Le président: Que se passerait-il alors à Terre-Neuve, je pense à l'ACE et à TerraTransport? N'est-ce pas ce dont il est question ici?

M. Mulder: Monsieur le président, pour ce qui est de l'ACE, c'est le seul cas avec celui de CN, où un prix inférieur a été offert, mais l'intention réelle était d'augmenter les volumes transportés par TerraTransport et cela aux frais de l'ACE. Donc les deux conditions étaient remplies. Voilà donc un exemple de la façon dont certains prix pourraient être inférieurs au niveau compensatoire.

Il y a trois ou quatre ans, le ministre des transports de l'Alberta, M. Hugh Horner, s'est entendu avec CP sur des

[Texte]

CP to have "developmental rates". The idea behind it was that in order to start off a new industry, a new coal mining industry, a new pulp and paper industry, you could have a rate that could initially be below cost for say a period of three or five years.

• 2125

As long as Mr. Thacker said it did not hurt anybody—in other words, if it was new business to the railways and nobody else was carrying it—why could you not have from time to time some rates that might be below cost for a period of limited duration?

Ms Bloodworth: I understand there may have been some examples of that in Quebec as well. In other words, it would be a very tough test for the railway to meet here. If they are hurting anyone, or the effect of the rate is to hurt any competitor, they will not be able to meet it. It is only if no competitor is hurt by that lower rate that they will be allowed to charge it.

Mr. Ouellet: Well, let me ask a question. If all the good examples you just gave were possible under the old section of the act, why do you not leave it as it is? Why did you introduce this new twist that was not in the old Railway Act?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, again, if I may, the old act was only used once, and that was in the ACE case. But there have been times, and I hope I am not speaking too much against the railways, where the railways would have said to a person negotiating a raise that they cannot go any lower because then they are below cost, and that is against the law. So the railways would use that as a reason not to drive a rate down any further in negotiations with a shipper. So now the shipper can say you are allowed to go below cost as long as you do not drive anybody else out of business.

The Chairman: Then you are saying Mr. Robichaud's amendment removes this flexibility to have developmental rates, which are not going to hurt anybody.

Mr. Mulder: Right.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, if I could just make one comment in response to Mr. Ouellet's question, the answer is that it is not possible under the present law. We suspect it is occurring occasionally, and no one is complaining. But legally, if anybody brought that to the agency's attention they would have to disallow that, whether anyone was hurt or not. So we are recognizing the fact that if no one is hurt, they should be able to allow it.

Mr. Ouellet: I ask the question then, why does subclause 112(2) say "every rate shall be compensatory"? Shall it be compensatory or shall it not be compensatory? It is or it is not.

[Traduction]

prix «de promotion». L'idée sous-jacente est que pour démarrer dans un nouveau secteur industriel, qu'il s'agisse par exemple d'une nouvelle mine ou d'une nouvelle usine de pâtes et papier, il faut parfois pouvoir bénéficier pendant une période de trois à cinq ans de tarifs inférieurs aux coûts.

Et comme le disait M. Thacker, tant que personne n'est lésé—c'est-à-dire tant que cela permet au chemins de fer d'accroître leurs activités, et qu'il n'y a aucun autre transporteur disponible—pourquoi ne pas permettre de temps en temps que ce genre de tarifs soient, pendant une période limitée, autorisés.

Mme Bloodworth: Je pense que l'on pourrait en trouver des exemples au Québec même. Je pense que la condition imposée aux transporteurs ferroviaires est suffisamment bien définie. C'est-à-dire que si quelqu'un est lésé, si un concurrent s'en trouve désavantagé, le tarif ne sera pas autorisé. Il faut donc qu'aucun concurrent ne soit lésé.

M. Ouellet: Permettez-moi de vous poser une question. Si les anciennes dispositions de la loi ont permis toutes ces exceptions que vous venez de citer, pourquoi alors ne pas s'y tenir? Pourquoi voulez-vous à ce moment-là vous écarter de l'ancienne loi?

M. Mulder: Monsieur le président, je le répète, si vous le permettez, l'ancienne loi n'a été invoquée qu'une fois, et c'est dans le cas de l'ACE. Mais il est arrivé, et j'espère que je ne nuis pas aux intérêts des chemins de fer en disant cela, que ceux-ci n'ont pas pu accorder certaines ristournes à leurs clients parce qu'ils se seraient à ce moment-là retrouvés en dessous du seuil fixé par la loi. Les chemins de fer étaient donc tenus par cette disposition à chaque fois qu'ils négociaient avec un expéditeur. Maintenant l'expéditeur pourrait répondre aux chemins de fer qu'il est possible d'offrir un prix inférieur au coût, à condition qu'aucun concurrent ne soit lésé.

Le président: L'amendement de M. Robichaud, d'après vous, nous priverait de cette possibilité d'accorder des tarifs promotionnels, lesquels devraient évidemment ne léser personne.

M. Mulder: Exactement.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, j'aimerais répondre à M. Ouellet; la réponse est que cela, dans le cadre des dispositions de la loi, n'est pas possible. Nous soupçonnons que cela ait pu arriver parfois, sans que qui que ce soit se plaigne. Mais du point de vue strictement légal, si l'office en était saisi, il serait obligé de l'interdire, même si personne n'y voyait véritablement d'inconvénient. Il s'agirait donc ici de permettre d'offrir ce genre de prix, à condition que personne ne soit lésé.

M. Ouellet: Je vous demande alors, pourquoi précisez-t-on au paragraphe 112(2) que «les prix doivent être compensatoires»? Les prix doivent-ils être compensatoires, oui ou non?

[Text]

The Chairman: Well, you want some flexibility to sometimes not be compensatory for certain reasons that are not going to hurt anybody.

Mr. Thacker: In that case where it is not going to hurt anybody, and it might lead to the development of a market.

The Chairman: So it would not have applied to the ACE situation.

Ms Bloodworth: No.

Mr. Belsher: I think with the advent of confidential contracting, this assists flexibility in these very special cases. But if we did not—

Mr. Robichaud: [*Inaudible—Editor*]. . . feel they have to be compensatory.

Mr. Taylor: I do not think this should be applicable to confidential contracts.

The Chairman: No, no.

Mr. Taylor: Because nobody could tell whether it is hurting somebody else or not.

Mr. Belsher: No, but one of the criteria—

Mr. Taylor: [*Inaudible—Editor*]. . . to confidential contracts.

The Chairman: Yes, let us come to a conclusion on this.

Mr. Thacker: A very good example, Mr. Chairman, might be that there is alleged to be an \$88 shortfall for bringing Alberta coal, low sulphur coal, into Ontario. If we were to try an experiment or something like that, and have a rate that was not quite compensatory, somebody could object to that and they would have to put in an absolute prohibition. Whereas if we start it down the trail, we might find we can get the cost down and it could become compensatory, but it would be statutorily prohibited. We need Alberta coal in Ontario.

The Chairman: So the bill gives flexibility; the amendment does not.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Thacker: Exactly.

The Chairman: Is there any further discussion?

Mr. Thacker: Ontario needs our coal.

Mr. Ouellet: I go back to clause 112. All the arguments you are giving me are arguments to the effect that you want it to be possible to have rates that are not compensatory. If that is what you want, subclause 112(2) should not be there.

• 2130

Mr. Thacker: Subclause 112(2) should say “subject to subclause 113(5)”, or subclause 113(5) should say

[Translation]

Le président: Il peut être tout à fait légitime de vouloir se donner une certaine marge de manoeuvre, et permettre à certains transporteurs d'offrir des tarifs non compensatoires, à condition que cela ne nuise à personne.

M. Thacker: Cela permettrait, dans certains cas, de lancer un marché.

Le président: L'ACE n'aurait donc pas pu se prévaloir de ces dispositions?

Mme Bloodworth: Non.

M. Belsher: Je pense que, parallèlement à cette pratique des contrats confidentiels, cela permettra de disposer d'une certaine marge de manoeuvre dans certaines situations très spéciales. Mais si nous n'avions pas. . .

M. Robichaud: [*Inaudible—Éditeur*]. . . avoir l'impression que les prix doivent être compensatoires.

M. Taylor: Je pense qu'il faudrait alors exclure les contrats confidentiels.

Le président: Oui, oui!

M. Taylor: Puisqu'alors personne ne pourrait savoir si oui ou non cela a pu nuire.

M. Belsher: Mais une des conditions. . .

M. Taylor: [*Inaudible—Éditeur*]. . . les contrats confidentiels.

Le président: Oui, il est peut-être temps de conclure.

M. Thacker: Je peux citer un très bon exemple, monsieur le président, à savoir celui du déficit prétendu de 88\$ pour l'acheminement du charbon de l'Alberta. ce charbon pauvre en soufre, jusqu'en Ontario. Sans cette disposition, quelqu'un pourrait se plaindre en disant que le prix n'est pas compensatoire, et demander que l'on interdise le transport. Alors qu'avec cette disposition nous pourrions commencer et voir à ce que les coûts soient petit à petit réduits, jusqu'à ce que le prix devienne effectivement compensatoire, sans que la loi puisse être invoquée pour interdire le transport dans ces conditions. Vous savez que nous avons absolument besoin du charbon de l'Alberta en Ontario.

Le président: Cette disposition permet donc de s'adapter à la situation, ce que l'amendement empêcherait.

Mme Bloodworth: Oui.

M. Thacker: Exactement.

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Thacker: L'Ontario a besoin de ce charbon.

M. Ouellet: Je reviens encore à l'article 112. Tous les arguments que vous me donnez me laissent penser que vous voulez absolument vous donner la possibilité d'autoriser des prix non compensatoires. À quoi sert donc, alors, le paragraphe 112(2).

M. Thacker: Il faudrait préciser au paragraphe 112(2) «sous réserve des dispositions du paragraphe 113(5)», ou

[Texte]

“notwithstanding subclause 112(2)”; they should refer to each other.

Ms Bloodworth: Because there is concern out there that railways will use it for anti-competitive reasons, there was an intent here to make the exception very strict. You will notice the onus is on the railway to prove a negative, which is going to be difficult unless it actually has a case of known hurt. That is one of the reasons for the language.

Mr. Taylor: That would not be applicable to confidential contracts.

Ms Bloodworth: It is indeed applicable to confidential contracts.

Mr. Taylor: I think that is pretty bad. We are ruining confidential contracts if we permit them to have less-than-compensatory rates. It is something like the Hudson Bay a few years ago in Calgary. They put their fur coats down at a reasonable price and then charged double for everything else. It is not fair. I can understand the case mentioned by Mr. Thacker, where you want to encourage an industry and do it in the open. But let us not do it in a confidential contract, because that would defeat the purpose of confidential contracts.

Mr. Belsher: That is the only way we can do it.

Mr. Taylor: When people along this route said they could charge less than compensatory rates, we quoted clause 112: “Every rate shall be compensatory”.

The Chairman: All must, except for those under this subclause.

Mr. Taylor: I have no objection to your suggestion, but I do not want to subject it to confidential contracts, because then nobody knows. You could ruin an industry, and nobody would know about it.

The Chairman: The agency knows.

Mr. Belsher: The agency has access.

The Chairman: Mr. Thacker is right, the thing should have been interrelated under clause 112. It should have said that except for something or other, every rate shall be compensatory.

Ms Bloodworth: These clauses apply to rates in confidential contracts. In other words they are required to be compensatory, but there is a defence available to the railway. The only reason for complaint would be if the railway was hurting a competitor. Otherwise they would not know what the rate was. But if a rate is non-compensatory and is anti-competitive, the competitor of the railway will know that because they will be losing business. They have a right to complain to the agency, and the agency can disallow that rate if it is not compensatory.

Mr. Taylor: It might be so, but I do not like it.

[Traduction]

au paragraphe 113(5) ajouter «nonobstant les dispositions du paragraphe 112(2)»; il faudrait prévoir un renvoi.

Mme Bloodworth: Certains craignent que les compagnies ferroviaires se servent de cette disposition pour empêcher que la concurrence ne puisse jouer librement, et nous avons donc défini l'exception de façon très précise. Vous remarquerez qu'il appartient à la compagnie ferroviaire de faire la preuve de la négative, ce qui ne sera pas facile, à moins qu'elle sache exactement que quelqu'un est lésé. Voilà pourquoi la disposition est formulée de façon négative.

M. Taylor: En cas de contrats confidentiels la disposition ne pourrait pas être invoquée?

Mme Bloodworth: Si.

M. Taylor: Je ne trouve pas cela très bon. Les contrats confidentiels risquent d'avoir très mauvaise presse s'ils sont utilisés pour des offres de tarifs non compensatoires. Cela me rappelle l'exemple de la Baie d'Hudson il y a quelques années à Calgary. Le magasin a accordé des rabais tout à fait raisonnables sur les manteaux de fourrure, mais il a multiplié par deux tous les autres prix. C'est inadmissible. Je comprends évidemment l'argument de M. Thacker, mais alors rien n'est secret. Les contrats confidentiels risquent donc de perdre tout leur intérêt si nous autorisons cela.

M. Belsher: Il n'y a pourtant d'autres façons de s'y prendre.

M. Taylor: Lorsque certains ont dit qu'ils pouvaient offrir des prix non compensatoires, nous avons répondu par l'article 112: «les prix doivent être compensatoires».

Le président: Oui, si ce n'est dans les situations visées par ce paragraphe.

M. Taylor: Je comprends très bien votre réponse, mais je voudrais que l'on exclue les contrats confidentiels, car alors une industrie entière pourrait être ruinée sans que qu'il que ce soit comprenne pourquoi.

Le président: L'Office le saura.

M. Belsher: L'Office a accès à ces contrats confidentiels.

Le président: M. Thacker a raison, il aurait fallu prévoir un renvoi à l'article 112. Celui-ci aurait dû préciser que, sauf exception, pour une raison ou une autre, les prix doivent être compensatoires.

Mme Bloodworth: Toutes ces dispositions concernent également les contrats confidentiels. Il faut évidemment que le prix soit compensatoire, mais la compagnie peut se défendre. Le seul motif de plainte serait qu'un concurrent est gravement lésé. Sauf dans ce cas, personne ne saura quel était le prix. Mais si un prix est non compensatoire et nuit au jeu de la concurrence, le concurrent finira bien par le savoir puisqu'il perdra des clients. Il pourra alors se plaindre à l'office, qui interviendra pour interdire ce prix non compensatoire.

M. Taylor: Peut-être, mais ça ne me plaît guère.

[Text]

The Chairman: Okay, we have had the discussion. I must say I think the thing could have been interrelated. I am calling the amendment of Mr. Robichaud.

Mr. Benjamin: Are we to confirm that Mr. Taylor will be supporting the amendment?

The Chairman: You will see how he votes as soon as we call it. One way or the other, Mr. Taylor is going to do his own thing.

Amendment negatived.

Clause 113 as amended agreed to.

Clause 119 agreed to.

On clause 120—*Confidential contracts*

Mr. Ouellet: I move that clause 120 be amended by striking out line 1 at page 55 and substituting the following:

120(1) A Canadian railway company may enter

• 2135

This amendment has to do with railway companies entering into contract with shippers for confidential contracts. My suggestion is that it be a Canadian railway. The intent is obviously to limit it to Canadian railways.

Mr. Thacker: Mrs. Bloodworth will explain.

Mr. Belsher: I think my constituents would object to that.

The Chairman: The amendment by Mr. Ouellet at clause 120 is to limit confidential contracts to "a Canadian railway company" rather than "a railway company".

Ms Bloodworth: Well, there are shippers that are located on American railway companies in Canada that are shipping into American markets, and this would preclude them from using confidential contracts and put them at a competitive disadvantage.

Mr. Angus: Under this bill or any bills that remain in force, would those railway companies that are owned by Americans but licensed to operate in Canada and that have trackage in Canada in fact be excluded by the use of the words "a Canadian railway company"? Are they not chartered here as a Canadian railway company?

Ms Bloodworth: No. We do not have licensing for railway companies, and these American railway companies... some of them may have set up Canadian subsidiaries, but most of them are American companies that operate here in Canada, have trackage here in Canada. They certainly are subject to the Railway Act in Canada, but I am assuming the intent of this motion was to prevent them from entering into confidential contracts.

Mr. Angus: Well, if I could put words in Mr. Ouellet's mouth, I think the intent was to prevent them from running elsewhere within Canada based on a confidential

[Translation]

Le président: Je crois que nous avons suffisamment discuté de cela. Je crois qu'il aurait fallu prévoir des renvois. Je mets l'amendement de M. Robichaud aux voix.

M. Benjamin: Est-ce que M. Taylor va voter pour l'amendement?

Le président: Nous allons voir cela tout de suite. D'une façon ou d'une autre, M. Taylor va prendre position.

L'amendement est rejeté.

L'article 113, tel que modifié, est adopté.

L'article 119 est adopté.

Article 120—*Autorisation*

M. Ouellet: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-18 à l'article 120, en retranchant la ligne 1, page 155 et en la remplaçant par ce qui suit:

120(1) les compagnies canadiennes de chemins de fer.

Mon amendement limiterait cette autorisation aux seules compagnies ferroviaires canadiennes.

M. Thacker: M^{me} Bloodworth va vous donner son commentaire.

M. Belsher: Je pense que certains de mes mandants ne seraient pas d'accord.

Le président: Il s'agit, dans l'amendement de M. Ouellet, d'autoriser les seules compagnies ferroviaires canadiennes de conclure, avec les expéditeurs, des contrats confidentiels.

Mme Bloodworth: Il y a au Canada des expéditeurs qui ont besoin des compagnies ferroviaires américaines pour pouvoir desservir certains marchés américains, et ces expéditeurs seraient donc désavantagés puisqu'ils ne pourraient pas signer de contrats confidentiels.

M. Angus: Si l'on ajoutait les termes «les compagnies canadiennes de chemins de fer», cela reviendrait à exclure les compagnies américaines, titulaires d'une licence canadienne, et propriétaires de voies au Canada. Mais ces compagnies ne sont-elles pas inscrites comme n'importe quelle compagnie ferroviaire canadienne?

Mme Bloodworth: Non. Il n'y a pas de licence pour les compagnies ferroviaires, et ces compagnies américaines... certaines d'entre elles ont d'ailleurs peut-être des filiales canadiennes, mais la plupart sont tout simplement des compagnies américaines qui exercent au Canada, qui sont propriétaires de certaines lignes. Elles sont évidemment assujetties aux dispositions de la Loi canadienne sur les chemins de fer, et je suppose que l'intention de cet amendement serait de les empêcher de conclure des contrats confidentiels.

M. Angus: Si je peux me permettre d'interpréter l'intention de M. Ouellet, je pense qu'il s'agit surtout de les empêcher de signer des contrats confidentiels qui leur

[Texte]

contract. But if this amendment passed, would it not require them to establish subsidiaries in Canada, as opposed to running under their American corporate name?

Ms Bloodworth: No, I do not think so. These companies are, for example, Burlington Northern, Conrail. They have trackage into Canada, and on those tracks are located Canadian shippers. There are Canadian shippers captive to Conrail and Burlington Northern. They are shipping into the American market. That would mean there would be some Canadian shippers who would be allowed to enter into confidential contracts and some Canadian shippers who happen to be located on a railway that was not Canadian but in Canada and who were not allowed to enter into confidential contracts. They would be at the same disadvantage as Canadian shippers are now in shipping into the United States generally.

Mr. Ouellet: Before we vote on this amendment, I want to remind our colleagues that we have been told great advantage will be given to the American railways, and the purpose of this amendment is to protect our Canadian railways. I accept the explanation given that there might be some disadvantage to some of our Canadian shippers; but by and large the purpose of this amendment is to protect the Canadian railways, which are going to be hurt by the American railways without any reciprocity being given.

Ms Bloodworth: On the question of reciprocity, the United States does allow confidential contracts. That is one of the reasons for its coming here. So clearly, all railways in the United States, whether they are American or Canadian, are allowed to use confidential contracts.

• 2140

Mr. Benjamin: Mrs. Bloodworth, the opposite case is also true. Belt Line, which is a subsidiary of Burlington Northern operating out of New Westminster to the U.S. border, moves Canadian lumber products down to the State of Washington and then across the United States to Port Huron, Ontario. Then for a few miles on CN to Kitchener, it takes a carload of plywood, for example. Would you not think that a railway company may enter a confidential contract—and this would include any U.S. trackage in Canada—for export only?

The railroads have questioned this as well as the railway suppliers' association and two or three other outfits. The confidential contract should apply for goods that are for export only; they should not be able to exit Canada and then re-enter Canada.

The first time they were here they requested that confidential contracts should apply for products on cross-border traffic only. They would therefore have the same rights as American railroads have under the Staggers Act. They did not want it for domestic traffic in Canada. But

[Traduction]

permettraient de faire du transport à l'intérieur du Canada. Mais si l'amendement est adopté, est-ce que cela ne les contraindrait pas tout simplement à créer des filiales au Canada, au lieu de continuer à se présenter sous leur nom américain?

Mme Bloodworth: Non, je ne le pense pas. Il s'agit de compagnies comme *Burlington Northern*, *Conrail*, qui ont des lignes au Canada desservant des expéditeurs canadiens. Ces expéditeurs canadiens sont en quelque sorte captifs de *Conrail* et *Burlington Northern*. Mais ils font des expéditions à destination des États-Unis. Il y aurait donc des expéditeurs canadiens qui n'auraient pas le droit de signer ces contrats confidentiels, parce qu'ils dépendent d'une compagnie qui n'est pas canadienne, même si elle est installée au Canada. Ils seraient donc désavantagés comme le sont en ce moment les expéditeurs canadiens qui font des expéditions vers les États-Unis.

M. Ouellet: Avant de voter sur cet amendement, j'aimerais rappeler à nos collègues que, d'après ce qu'on nous a dit, les compagnies ferroviaires américaines allaient être très avantagées; l'amendement vise donc à protéger nos chemins de fer canadiens. Je comprends effectivement que certains de nos expéditeurs canadiens puissent s'en trouver désavantagés; mais l'intention ici est de protéger les chemins de fer canadiens, qui vont être très désavantagés par rapport aux compagnies américaines, sans aucune réciprocité d'aucune sorte.

Mme Bloodworth: A ce sujet j'aimerais faire remarquer que les compagnies ferroviaires canadiennes opérant aux États-Unis y sont autorisées à signer des contrats confidentiels. Voilà pourquoi nous avons nous-mêmes rédigé le projet de loi de cette façon.

M. Benjamin: Madame Bloodworth, l'inverse est également vrai. Belt Line, une filiale de *Burlington Northern*, dessert New Westminster en direction des États-Unis, et transporte du bois canadien vers l'état de Washington, puis à travers les États-Unis jusqu'à Port Huron en Ontario. Elle se sert ensuite de quelques milles de voies du CN jusqu'à Kitchener, pour par exemple transporter des contre-plaqués. Il n'est pas impossible qu'une compagnie ferroviaire passe un contrat confidentiel—même s'il s'agit de lignes américaines au Canada—et cela pour l'exportation seulement?

Les chemins de fer nous en ont parlé, de même que l'Association des fournisseurs des chemins de fer ainsi que deux ou trois autres sociétés. Il s'agirait d'un contrat confidentiel concernant seulement des marchandises transportées pour l'exportation; c'est-à-dire que ces marchandises ne pourraient pas sortir du Canada pour ensuite y revenir.

La première fois que ces témoins ont comparu ils ont demandé que les contrats confidentiels soient utilisés uniquement pour les marchandises qui passent la frontière. Cela leur permettrait donc d'avoir les mêmes droits que les compagnies américaines, grâce à la loi

[Text]

you have a situation where a piece of U.S. trackage is taking Canadian domestic traffic down across the border and then back into Canada 2,000 miles away.

Ms Bloodworth: This is happening. Mr. Benjamin, under the present legislation. Under the present legislation, there is an incentive for shippers to move traffic to the United States as soon as possible as far as confidential contracts are concerned because they cannot get a confidential contract here in Canada.

Mr. Benjamin: I am asking you the question though in order to protect our domestic traffic; this should apply to traffic that is for export only and that cannot re-enter Canada in order to protect our own domestic carriers, rail or truck.

Ms Bloodworth: But then you would be disadvantaging the shipper who is competing against an American shipper who can get a confidential contract.

Mr. Benjamin: This is right.

Amendment negated.

The Chairman: We now have another amendment, Mr. Ouellet, on clause 120.

Mr. Ouellet: I move that clause 120 on page 56 after line 4 be amended and the following new subclause (7) be added:

(7) This section does not apply to movement of traffic following a continuous route wholly within Canada.

As you will recall, you felt that my definition of domestic traffic should not be incorporated in clause 110 but should be reserved for clause 120.

Mr. Belsher: Are you saying it should not?

Mr. Ouellet: It does not apply to a movement of traffic following a continuous route wholly within Canada. The effect of this is that confidential contracts will exist as they were originally requested for transborder traffic.

Mr. Belsher: So now you are saying you cannot have a confidential contract if the shipment is only in Canada.

The Chairman: This is right.

Mr. Ouellet: This is right. This is what my amendment will do, and it is what has been requested by a number of small shippers who appeared before us and by a number of witnesses who felt that confidential contracts will be very detrimental to a number of small shippers and would be detrimental to some regions of the country. They feared that the major shippers would be able to squeeze the railways and that the railways, by giving these lower prices, would try to catch up somewhere else in some of

[Translation]

Staggers. Cela exclurait donc tout transport intérieur au Canada. Mais il peut arriver, comme dans mon exemple, qu'une compagnie américaine qui est propriétaire d'une voie au Canada transporte des marchandises de l'autre côté de la frontière, et revienne ensuite au Canada 2,000 milles plus loin.

Mme Bloodworth: Effectivement, monsieur Benjamin, c'est ce à quoi aboutit la loi en vigueur. En effet, la loi actuelle incite les expéditeurs à passer par les États-Unis, puisqu'ils ne peuvent pas, au Canada, conclure de contrats confidentiels.

M. Benjamin: Ce qui m'intéresse ici, dans ma question, c'est que l'on protège le transport des marchandises à l'intérieur du Canada; il s'agirait donc ici simplement de marchandises destinées à l'exportation, qui ne pourraient pas revenir au Canada, et cela afin de protéger nos propres transporteurs, ferroviaires ou routiers.

Mme Bloodworth: Mais alors l'expéditeur canadien est désavantagé par rapport à son concurrent américain qui a la possibilité de signer un contrat confidentiel.

M. Benjamin: Effectivement.

L'amendement est rejeté.

Le président: Nous avons maintenant un autre amendement de M. Ouellet à l'article 120.

M. Ouellet: Je propose que l'on modifie le projet de loi C-18 à l'article 120, en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 56, ce qui suit:

(7) Le présent article ne s'applique pas au transport s'effectuant sur un trajet continu situé entièrement à l'intérieur du Canada.

Comme vous vous en souviendrez, vous préféreriez ne pas insérer ma définition du trafic intérieur à l'article 110, mais de la réserver pour l'article 120.

M. Belsher: N'êtes-vous pas d'accord?

M. Ouellet: L'article ne s'appliquerait donc pas à ce transport de marchandises s'effectuant, de façon ininterrompue, entièrement à l'intérieur du Canada. Des contrats confidentiels concerneront donc, comme cela avait été demandé à l'origine, uniquement les mouvements de marchandises transfrontaliers.

M. Belsher: Vous demandez donc maintenant que les contrats confidentiels ne soient pas autorisés si le trajet est situé entièrement et uniquement à l'intérieur du Canada.

Le président: Exactement.

M. Ouellet: Oui. Ce sera la conséquence de mon amendement, et c'est ce qu'ont demandé plusieurs petits expéditeurs, et certains autres témoins qui craignent que ces contrats confidentiels ne leur nuisent et ne nuisent en même temps à l'économie de certaines régions. Ils craignent en effet que les gros expéditeurs puissent faire pression auprès des chemins de fer, et que ceux-ci leur accordent des tarifs plus intéressants, en se rattrapant ensuite ailleurs, dans d'autres régions du pays, en

[*Texte*]

the regions of the country where there are no major shippers. Particularly, the fear was expressed to us when we were in the Maritimes that the Maritimes would be highly disadvantaged by confidential contracts.

• 2145

The Chairman: I am not going to argue with Mr. Ouellet at this hour of the night, but the CTC in their hearings on this matter did not find that. And number two, there are many small shippers who wanted the challenge of a small contract. Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, you have given part of the comments I was going to give.

If you only allow confidential contracts on transborder traffic, one of the effects could be to divert traffic from Canadian ports to American ports, because a shipper would be able to get a confidential contract by shipping through New York or Tacoma instead of shipping through Vancouver or Halifax. That was one of the problems the CTC found. There is also the problem that shippers in Canada, shipping within Canada, are competing with American shippers shipping into Canada, and you would put them at a disadvantage vis-à-vis their American competitors.

With regard to the small shippers, the CTC in its hearings found that sometimes shippers were being denied better rates, because the railways were not prepared to give a better rate if they had to give it to everyone. If there was a given situation that a small shipper could meet a back-haul or something like that, they might be prepared to do it in a confidential contract, not in a tariff.

The Chairman: We have been all around the roses on the confidential contracts. It is a very fundamental amendment, which I think is clear to all members. I am calling the vote on the amendment put by Mr. Ouellet.

Amendment negated.

Clause 120 agreed to on division.

On clause 134—*Définitions*

The Chairman: Mr. Ouellet has an amendment.

Mr. Ouellet: I move that clauses 134 to 142 of Bill C-18 be deleted.

The Chairman: Why do you not just vote against them?

Mr. Ouellet: We can do it in one vote. There are a number of clauses there.

The Chairman: As you know, Mr. Ouellet, an amendment to delete a clause is not in order. The proper course is to vote either for or against the clauses. We can dispose of it by just voting.

[*Traduction*]

demandant à de petits expéditeurs de payer le prix fort. Des témoins dans les Maritimes, ont exprimé la crainte que leur province ne soit gravement lésée par les contrats confidentiels.

Le président: C'est une heure trop avancée de la nuit pour entrer dans une controverse avec M. Ouellet, mais cela n'a pas été la conclusion de la CCT à la suite des audiences qu'elle a tenues sur ce sujet. Ajouter à cela qu'un grand nombre de petits expéditeurs ne reculent nullement devant le défi d'un petit contrat. Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, vous me coupez l'herbe sous les pieds.

Si vous n'autorisez les contrats confidentiels que pour le trafic transfrontalier, vous risquez, entre autre, de détourner le trafic des ports canadiens aux ports américains car l'expéditeur peut obtenir un contrat confidentiel en faisant passer les marchandises par New York ou Tacoma au lieu de les expédier par Vancouver ou Halifax. C'est l'une des difficultés qu'avait constatées la CCT. L'autre difficulté, c'est que les expéditeurs canadiens pour les transports qui se font au Canada sont en concurrence avec les expéditeurs américains qui expédient des marchandises au Canada et se trouveraient donc désavantagés par rapport à eux.

Quant aux petits expéditeurs, la CCT, dans ses audiences, a constaté qu'on leur refusait parfois des tarifs plus avantageux, les chemins de fer n'étant pas disposés à accorder de meilleurs tarifs si tout le monde devait en profiter. Dans le cas où un petit expéditeur trouverait, par exemple, du fret de retour, ils étaient disposés à lui consentir un prix par contrat confidentiel, mais pas par tarif.

Le président: Nous avons déjà examiné la question des contrats confidentiels sous tous ses angles. Il s'agit d'un amendement fondamental, que tous les membres comprennent bien. Je mets aux voix l'amendement proposé par M. Ouellet.

L'amendement est rejeté.

L'article 120 est adopté à la pluralité.

Article 134—*Définitions*

Le président: M. Ouellet propose un amendement.

M. Ouellet: Je propose de supprimer les articles 134 à 142 du projet de loi C-18.

Le président: Pourquoi ne pas tout simplement voter contre ces articles?

M. Ouellet: Cela peut se faire en une seule fois, car il y a tout un jeu d'articles.

Le président: Vous n'ignorez certainement pas, monsieur Ouellet, qu'un amendement visant à supprimer un article est irrécusable. La bonne façon de procéder, c'est de voter soit pour soit contre les articles. Un simple vote suffit.

[Text]

Mr. Ouellet: Could I know why the government has moved some amendments to delete clauses?

The Chairman: And inserted others. When clauses have been deleted something else has been substituted therefor, which is a little different.

Mr. Ouellet: All right. Mr. Chairman, I would like to speak against clause 134. When I was questioning the Minister this afternoon on competitive line rates, I received very unsatisfactory answers from the Minister. It is quite clear the Minister does not fully appreciate the consequences of that type of new structure introduced into the railway industry. We have had evidence to the effect that competitive line rates have never been experienced anywhere in the world. It is just a new thing that is now being tried by the government. The feeling is it will create extreme difficulties for our Canadian railways.

I appreciate that we have to do something to help the captive shippers; I appreciate that we have to try to improve the systems to favour our Canadian shippers, but not to the extreme consequence of doing away with our railway operation in Canada.

• 2150

Mr. Thacker: I think the position of the three parties on these clauses covering competitive line rates is very well known. I do not think anyone is going to change their position when it is time to divide.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I cannot find it, but. . .

The Chairman: Is the sergeant-at-arms around here? I was being attacked. I see a sergeant-at-arms, Mr. Clifford. Would you make sure I am not bothered here? Sorry, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Benjamin is speaking.

Mr. Benjamin: I was just checking. I see Mr. Ouellet has an amendment further on.

The Chairman: He has several.

Mr. Benjamin: I know, but I mean much further on regarding the whole matter of reciprocal treatment. CLRs are available to American transporters up here, but they are not available to Canadian transporters down there. I thought I had heard the government was going to move an amendment dealing with that, and I do not know whether or not they did.

The Chairman: There is a government amendment on this, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I know number 97 is Mr. Ouellet's on reciprocal. . .

The Chairman: Let us just do clause-by-clause.

Mr. Benjamin: The reason I am looking for that is because failing some kind of provision, for some kind of reciprocal treatment, then the whole competitive line rates

[Translation]

M. Ouellet: Puis-je savoir pourquoi le gouvernement a proposé certains amendements visant à supprimer des articles?

Le président: Et a en ajouter d'autres. Quand un article a été supprimé, il a été remplacé par un autre, ce qui change la situation.

M. Ouellet: Bon. Monsieur le président, je voudrais m'élever contre l'article 134. Le ministre, quand je l'ai interrogé cet après-midi sur les prix de lignes concurrentielles, m'a donné des réponses très peu satisfaisantes, qui montraient clairement qu'il ne comprenait pas bien les conséquences que cette nouvelle structure et prix auraient pour les transports ferroviaires. C'est une expérience qui n'a jamais été faite ailleurs, dont le gouvernement veut nous donner la primeur et qui, nous le craignons, créera de graves difficultés pour les compagnies ferroviaires canadiennes.

Je comprends, certes, que nous nous devons d'aider les transporteurs captifs et d'améliorer le système en faveur de nos transporteurs canadiens, mais sans tomber pour autant dans l'excès et sonner le glas de notre réseau ferroviaire.

M. Thacker: La position des trois partis sur ces articles portant sur les prix de lignes concurrentielles est fort bien connu et ne va certainement pas changer quand viendra l'heure de se prononcer.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'arrive pas à trouver, mais. . .

Le président: Le sergent d'armes est-il dans les parages? On m'a attaqué. Je vois un sergent d'armes, monsieur Clifford. Est-ce que vous pouvez vous assurer que je ne vais pas être opportuné ici? Excusez-moi, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur Benjamin avait la parole.

M. Benjamin: Je vérifiais simplement. Je vois que M. Ouellet a un autre amendement.

Le président: Il en a plusieurs.

M. Benjamin: Je le sais, mais je pensais à toute cette question du traitement réciproque. Les PLC existent pour les transporteurs américains, mais non pour les canadiens. Je croyais que le gouvernement allait proposer un amendement sur ce point, et je ne sais pas s'il l'a fait ou non.

Le président: Il y a un amendement du gouvernement sur ce point, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je sais que le no. 97 est l'amendement de M. Ouellet sur le traitement réciproque. . .

Le président: Tenons-nous en à l'examen article par article.

M. Benjamin: Et c'est que si une disposition de traitement réciproque n'est pas prévue, c'est tout l'article sur les prix de ligne concurrentiels dont il faudrait se

[Texte]

clause should be thrown out with the bath water; it is the government's baby. Unless there is to be an amendment that will not give American carriers access rights up here that Canadian carriers cannot have in the United States, then we should damn well throw the CLRs out.

Mr. Belsher: There is a place where the Minister by Order in Council has the power to take action.

Mr. Taylor: This is going to be helpful right in Canada. Leave the Americans out of it. It has already been used also.

The Chairman: Anyway, let us do clause-by-clause. We are going to come to it. I do not imagine it will meet all the requests, but in any event there is a clause that addresses part of the problem.

I have clause 134; I have the general comments of Mr. Ouellet and I have had general comments from Mr. Benjamin. Any further discussion?

Mr. Benjamin: Are you dealing with Mr. Ouellet's amendment number 73?

The Chairman: Yes, we are dealing with Mr. Ouellet's amendment 73 specifically.

Mr. Ouellet: That is 72. I was not permitted to move the entire clause, so I have just asked. . .

The Chairman: I wish you could move your 72, which would take care of all these clauses from 134 to 142. That would expedite matters.

Mr. Robichaud: No, no.

The Chairman: Your motion is out of order on 72. There is n° 72. Your motion is 73, amending clause 134. Any further discussion?

Mr. Benjamin: What about moving a motion on number 73? He has not done that one yet.

Mr. Ouellet: No, because I have been denied the possibility of doing away with competitive line rates. But if I cannot do away with competitive line rates, at the minimum I will try to amend it and make it more workable.

The Chairman: You are being very constructive; it is a lesson that all could learn.

Mr. Ouellet: I now move that clause 134 be amended by striking out line 32 on page 62 and substituting the following therefor:

"connecting carrier" means a Canadian railway company.
Amendment negatived.

• 2155

The Chairman: Mr. Ouellet has another amendment on clause 134.

[Traduction]

débarrasser, tout cet article dont le gouvernement revendique la paternité. A défaut d'amendement s'opposant à donner aux transporteurs américains les droits d'accès que n'ont pas leurs homologues canadiens aux États-Unis, toute cette question des prix de ligne concurrentiels devrait être mise aux oubliettes.

M. Belsher: Le ministre, par décret en conseil, a le pouvoir d'intervenir.

M. Taylor: Ce sera utile au Canada, mais que les Américains ne s'en mêlent pas. D'ailleurs, on s'en est déjà servi.

Le président: Revenons à l'examen article par article, qui ne répondra peut-être pas à toutes les questions mais quoi qu'il en soit, il y a un article qui traite d'une partie du problème.

Je suis saisi de l'article 134 et messieurs Benjamin et Ouellet m'ont fait part de leur opinion là-dessus. Y a-t-il d'autres discussions?

M. Benjamin: Est-ce que nous allons voter sur l'amendement no. 73 de M. Ouellet?

Le président: Oui, c'est de cet amendement qu'il s'agit spécifiquement.

M. Ouellet: C'est le no. 72. On ne m'a pas permis de proposer l'article entier, et j'ai donc simplement demandé. . .

Le président: Je voudrais que vous proposiez votre amendement 72, ce qui nous permettrait de liquider tous les articles de 134 à 142 et avancerait nos travaux.

M. Robichaud: Non, non.

Le président: Votre motion est irrecevable sur l'amendement 72, car il n'y a pas de no. 72. Votre motion porte le no. 73 visant à amender l'article 134. Y a-t-il d'autres discussions?

M. Benjamin: Et la motion sur le no. 73? Il ne l'a pas encore proposée.

M. Ouellet: Non, parce qu'on m'a empêché de liquider la question des prix de ligne concurrentiels et si je ne parviens pas à nous en débarrasser, je voudrais tout au moins essayer d'amender cet article et de le rendre plus maniable.

Le président: Vous faites preuve de beaucoup de bonne volonté; j'aimerais que d'autres suivent votre exemple.

M. Ouellet: Je propose qu'on modifie l'article 134 du projet de loi C-18 par substitution de la ligne 37 à la page 62, par ce qui suit:

chemin de fer canadienne, transporteur local exclu, qui
L'amendement est rejeté.

Le président: Monsieur Ouellet a un autre amendement sur l'article 134.

[Text]

Mr. Ouellet: I move that subclause 134(1) of Bill C-18 be amended by adding thereto, immediately following line 3 on page 63 the following:

“shipper” means a person referred to in section 4 who, with respect to a specific commodity:

(a) has access to the lines of only one railway company at the point of origin or of destination of the movement of the traffic of the shipper and a continuous route between those points is operated by two or more companies; and

(b) has no other alternative, effective, adequate and competitive transportation service by a common carrier, whether or not a carrier as defined by section 4.

Mr. Benjamin: Can you give us an explanation on that one, André?

Mr. Ouellet: As you can see, the intent here is to make sure that the shipper is absolutely a captive shipper and to define properly what is really a captive shipper. The feeling is that the ambit of a captive shipper could be extended to be companies that are not really captive shippers.

Mr. Belsher: Yes, but captive shippers were dealt with earlier in the bill.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to support Mr. Ouellet's amendment. If there is any single item that has been badly abused for the last 20 or 25 years in this country, and abused by a number of witnesses before the committee, it was their continuing claim to be a captive shipper, when they had not been captive for God knows how long, because they have several competing trucking companies as well as the railroad. We have even had witnesses who have two-thirds of their traffic moved by truck, but as they are only on one railroad, they are still claiming captive-shipper status. That is a lot of malarkey.

The Chairman: That is because they carry coal.

Mr. Benjamin: No, it was not coal. I am talking about shippers who have two-thirds of their traffic move by truck; these are not coal shippers.

The Chairman: No, I agree.

Mr. Benjamin: They still claim captive-shipper status, and they are damned well not entitled to it because there is competition for their product. Scores of manufacturers and processors in this country are still hanging their hats on that limb and they are not entitled to it. I think Mr. Ouellet's amendment corrects that.

Amendment negatived.

The Chairman: Mr. Ouellet has another amendment.

[Translation]

M. Ouellet: Je propose que l'article 134(1) soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 3 à la page 63 ce qui suit:

«expéditeur» personne définie à l'article 4 qui, pour l'expédition d'une marchandise donnée:

a) a accès aux lignes d'une seule compagnie de chemin de fer au point d'origine ou de destination du transport effectué pour lui, et qu'un parcourt continu est exploité entre ces points par deux ou plusieurs compagnies, et

b) qui ne dispose d'aucun autre service de transport efficace, adéquat et concurrentiel assuré par un transporteur public, qu'il s'agisse ou non d'un transporteur au sens de la définition qui en est donnée à l'article 4.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous donner une explication là-dessus, André?

M. Ouellet: L'intention, vous le voyez, est de s'assurer que l'expéditeur est réellement captif étant donné une définition précise. On a en effet l'impression que la définition pourrait déborder et s'appliquer à des expéditeurs qui ne sont pas réellement captifs.

M. Belsher: Oui, mais c'est plus au début du projet de loi qu'il a été question d'expéditeurs captifs.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais appuyer l'amendement de M. Ouellet. S'il y a une revendication qui a été faite à tort, à maintes reprises, au cours des 20 ou 25 dernières années, et indûment affirmées par un grand nombre de témoins qui ont comparu devant le Comité, c'est celle d'être expéditeur captif alors qu'il y a belle lurette qu'ils ne l'étaient plus parce qu'à part les lignes ferroviaires, ils pouvaient avoir recours à plusieurs sociétés de camionnage qui se faisaient concurrence. Nous avons même entendu des témoins dont les deux tiers des marchandises étaient transportées par camion mais qui n'en maintiennent pas moins qu'ils sont captifs parce qu'ils ne sont desservis que par une seule ligne ferroviaire. Tout ça, ce sont des balivernes!

Le président: C'est parce qu'ils transportent du charbon.

M. Benjamin: Non, ce n'était pas du charbon. Quand je parle d'expéditeurs dont les deux tiers des marchandises sont transportées par camion, il ne s'agit pas d'expéditeurs de charbon.

Le président: Non, je suis d'accord.

M. Benjamin: Cela ne les empêche pas de crier haut et fort qu'ils sont captifs mais rien ne les autorise à le faire, car ils peuvent s'adresser à la concurrence. Des dizaines de fabricants de toutes sortes continuent à s'arroger ce titre sans y avoir droit, et l'amendement de M. Ouellet remet cela en place.

L'amendement est rejeté.

Le président: M. Ouellet a un autre amendement à proposer.

[Texte]

Mr. Ouellet: I move that subclause 134(2) of Bill C-18 be amended by striking out lines 5 to 10 on page 63, including only the words "or more companies" on line 10 of page 63.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, on a point of order, I think this one would be consequential to the earlier one that had been defeated.

The Chairman: That is right; I think it is, Mr. Thacker. Thank you very much. Should we therefore go through the motions of...?

Amendment negated.

Clause 134 agreed to on division.

• 2200

On clause 135—*Condition for availability of competitive line rate*

Mr. Layton: I move that clause 135 of Bill C-18 be amended by striking out lines 32 to 38 on page 64 and substituting the following:

portion of a continuous route for which a rate prescribed or determined pursuant to paragraph 153(5)(b) is applicable.

Mr. Thacker: I would like to stand this, because it is consequential upon an amendment to clause 140 that has yet to be decided by the committee.

Amendment 135 allowed to stand.

The Chairman: We have another amendment to clause 135, do we not?

Mr. Layton: I move that clause 135 of Bill C-18 be amended by striking out lines 42 to 44 on page 64 and substituting the following:

carload traffic, unless the containers arrive at a port in Canada by water for further movement by rail or by rail for

Mr. Thacker: That can pass, Mr. Chairman, if the committee wishes now.

Amendment agreed to.

The Chairman: We now have another amendment on clause 135 of Mr. Robichaud, which is somewhat the same.

Mr. Robichaud: It is "and arrive by rail at a port in Canada", which adds on to the end of... .

The Chairman: I think it is the same thing. It is the same thing and it has been effectively carried. So thank you.

Mr. Robichaud: Ça va.

The Chairman: We now have another amendment to clause 135.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I can add that clause 135 of Bill C-18 be amended by striking out line 3 of page 65 and substituting the following: "traffic is moved by rail or 750 miles".

[Traduction]

M. Ouellet: Il est proposé que l'article 134(2) soit modifié en retranchant tous les mots suivant les mots «l'article 135» à la ligne 5 de la page 63 jusqu'à la ligne 10 de la page 63 incluant seulement les mots «ou plusieurs compagnies».

M. Thacker: Monsieur le président, j'invoque le Règlement: c'est un article corrélatif au précédent qui a été rejeté.

Le président: C'est exact et vous avez raison, monsieur Thacker. Merci beaucoup. Est-ce que nous allons alors passer aux motions de...?

L'amendement est rejeté.

L'article 134 est adopté à la majorité.

Article 135—*Condition*

M. Layton: Il est proposé que l'article 135 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 33 à 38 page 64 de ce qui suit:

continu pour laquelle un prix réglementaire est fixé en application de l'alinéa 153(5)b).

M. Thacker: Je propose de réserver cet amendement car il est corrélatif à un amendement à l'article 140 sur lequel le Comité ne s'est pas encore prononcé.

L'amendement 135 est réservé.

Le président: Nous avons encore un autre amendement à l'article 135, n'est-ce pas?

M. Layton: Il est proposé que l'article 135 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 43 à 45 page 64 de ce qui suit:

neurs qui arrive à un port du Canada soit par eau en vue du transport ultérieur par rail, soit par rail en vue du transport.

M. Thacker: Cet amendement peut maintenant être adopté, monsieur le président, si le Comité le juge bon.

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons maintenant un autre amendement de M. Robichaud à l'article 135, amendement qui est similaire.

M. Robichaud: C'est «et arrive par rail à un port du Canada» ce qui s'ajoute à la fin de... .

Le président: Cela revient exactement au même et l'amendement a déjà été adopté. Je vous remercie.

M. Robichaud: *It is all right.*

Le président: Nous avons maintenant un autre amendement à l'article 135.

M. Layton: Monsieur le président, il est proposé que l'article 135 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 4 page 65, de ce qui suit: par rail ou sept cent cinquante milles.

[Text]

Mr. Ouellet: Could you explain to us why you talk about 750 miles and not 1,000 miles?

Mr. Benjamin: They threw a dart against the wall and that is the number it hit.

Mr. Layton: I think someone advised us they measured from a point in the Maritimes to—

The Chairman: Mr. Mulder, you know about this—or Ms Bloodworth.

Mr. Layton: —a point in central Canada.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, I think this was brought up by the Atlantic Transportation Commission; they had proposed that the whole select territory be included within this region. I believe Mr. Robichaud's motion reflects that.

The problem with that one is there are other areas in the country, northern B.C. and northern Alberta, that would fall outside of the 500 mile and not be caught with the other one. Originally 750 miles was proposed because we felt that would cover everyone. It does not. I cannot tell you it does. There are some as far as 912, I think, or 965 miles.

Mr. Ouellet: The reason we asked the question is because you know there has been a representation that has been made, and there is an amendment that was introduced by my colleague, Mr. Robichaud, that talks about the select territory. We are told that if it is the intention of the government to accommodate the request made by the Maritimes, it should be 1,000 miles, not 750 miles. Now, I do not know. I suspect the government wanted to do something in this regard. So if that is what they want to accommodate, with 750 miles they do not. There are many points that fall out of it, particularly in Newfoundland and so on. I hope you know what you are doing.

• 2205

Mr. Cochrane: I have a second amendment; if you adopted it with the 500 changed to 750 if the first amendment goes through, it would make a provision that the maritime people could apply to the agency for that consideration.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the original reason for having any limitation in the act at all was to limit the distance of competitive line rates. So you would not have a competitive line rate established, running all the way across the country. And there was nothing magic about 50% and 500 miles. It was originally just 50% to put a limit, saying if it was more than 50%. . . As I explained last week, the greater the distance goes up, the more the rate becomes such that, at some point, it becomes unfeasible to use anyway. No one will be interested in the rate, because it is too high.

The 750 will not, as Mr. Ouellet has correctly, cover all of the Maritimes. There are really two options open—or

[Translation]

M. Ouellet: Pourriez-vous nous expliquer pourquoi vous avez adopté le chiffre de 750 milles, et pas celui de 1,000?

M. Benjamin: C'est le numéro qui est sorti à la roulette.

M. Layton: Quelqu'un nous a parlé de la distance entre un certain point dans les Maritimes et. . .

Le président: Monsieur Mulder, ou madame Bloodworth, vous devez connaître cette question.

M. Layton: . . . et un point dans le Canada central.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, c'est la Commission des transports de l'Atlantique qui avait proposé que tout le territoire choisi soit compris dans cette région. Je crois que c'est ce que traduit la motion de M. Robichaud.

Mais la difficulté, c'est qu'il y a d'autres régions du pays, notamment le nord de la Colombie-Britannique et le nord de l'Alberta, qui se trouveraient hors du rayon des 500 milles sans pour autant tomber dans l'autre catégorie. Nous avons proposé 750 milles parce que nous pensions, à l'origine, que cela s'appliquerait à tout le monde, mais il n'en est rien, car certains se trouvent à une distance de 912 ou de 965 milles, je crois.

M. Ouellet: Nous avons posé la question parce que, comme vous le savez, des remarques ont été faites à ce sujet et un amendement a été présenté par mon collègue, M. Robichaud, où il est question du territoire choisi. On nous a dit que si l'intention du gouvernement était de répondre à la demande des Maritimes, il faudrait fixer la distance à 1,000 milles, et non à 750 milles. Je ne sais pas au juste ce qu'il en est, mais si le gouvernement veut redresser cette situation, le rayon de 750 milles ne suffit pas, beaucoup de points se trouvant au-delà, en particulier à Terre-Neuve. J'espère que vous savez ce que vous faites.

M. Cochrane: J'ai un second amendement. Si le premier amendement est adopté et si vous adoptiez cet amendement en remplaçant 500 par 750, cela permettrait aux gens des Maritimes de présenter leur cas à l'Office.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, nous avons voulu imposer une distance limite dans la loi, afin de limiter la distance sur laquelle pouvaient s'appliquer les prix de ligne concurrentiels, afin qu'on ne puisse établir de prix de ligne concurrentiels d'un bout à l'autre du pays. Le pourcentage de 50 p. 100 et la distance de 500 milles n'ont rien de magiques, c'était une simple façon, à l'origine, d'imposer un plafond, en disant que s'il y avait plus de 50 p. 100. . . Comme je l'expliquais la semaine dernière, plus la distance est grande, plus le tarif évolue de telle sorte qu'à un certain moment, il devient inutilisable. Personne ne s'y intéressera, parce qu'il est trop élevé.

Comme M. Ouellet le faisait remarquer à bon escient, les 750 milles ne couvrent pas toutes les Maritimes. Deux

[Texte]

three. I guess if the committee is only interested in the Maritimes, Mr. Robichaud's amendment would cover that, because clearly the select territory covers all of that. The mileage up to 1,000 would cover the Maritimes as well. I suspect it would cover the northern Alberta and northern B.C. instances as well. But it is also getting to be a very long mileage.

One other option that I think Mr. Cochrane has already alluded to is to just leave the mileage as it is, but have an option for people to apply. I think that is what you were alluding to, Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Yes, except I guess I would amend in that clause the 500 to make it 750, if that goes through, to be consistent.

Ms Bloodworth: Alternatives of options.

The Chairman: Now, with all that, we are back to where we started.

M. Robichaud: Monsieur le président, de notre côté, nous pourrions accepter le 750, plus l'amendement que je propose pour exclure la région couverte sous le *Maritimes Freight Rates Act*, parce que je propose un nouveau paragraphe (5).

The Chairman: On page 82?

Mr. Robichaud: Yes.

The Chairman: Is that what you are moving?

Mr. Robichaud: No. I am saying that we could accept the 750 miles, as suggested, be amended, and then have a subsection 5 on page 65, which "shall not apply for movement of traffic from or to points in the select territory as defined in section 2 of the Maritime Freight Rates Act".

The Chairman: At the moment, we have the amendment by Mr. Layton—the government one. Traffic is moved by rail or 750 miles. That is the amendment before the committee at the moment.

Mr. Belsher: Adopt that one and go ahead with the next one.

Amendment agreed to on division.

The Chairman: We are still on clause 135. I have an amendment by Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Okay. If I could speak in favour of that one, as opposed to the one that makes reference to the Maritime Freight Rates Act, I think that makes the same option for everyone in the country, as opposed to just people who are in the eastern part. It covers my objective, which is to do that, but it also provides other situations, as Ms Bloodworth mentioned, with regard to northern Alberta and Saskatchewan, and possibly northern Ontario, I suppose. But it would have to be changed in about line 7 to reflect the amendment that was just adopted, 50% or 750. If you do not like that one, I have another one, which the people who draft legislation are more

[Traduction]

options s'offrent à nous, peut-être trois. Si le Comité ne pense qu'aux Maritimes, l'amendement de M. Robichaud serait suffisant car le territoire choisi couvre tout cela. Une distance de 1,000 milles couvrirait également les Maritimes et de même, je crois, le Nord de l'Alberta et le nord de la Colombie-Britannique et c'est une distance considérable.

Une autre option évoquée par M. Cochrane est de conserver la même distance, mais en donnant aux gens l'option de faire une demande. Je crois que c'est ce à quoi vous pensez, monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Oui, sinon que je voudrais proposer de remplacer 500 par 750, en bonne logique.

Mme Bloodworth: Vous avez donc un choix d'options.

Le président: Avec tout cela, nous sommes revenus à la case de départ.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, on our side we could accept a distance of 750 miles with the amendment that I move to exclude the region covered under the Maritime Freight Rates Act because I will move a new subclause 5.

Le président: À la page 82?

M. Robichaud: Oui.

Le président: Est-ce là votre motion?

M. Robichaud: Non, je dis que nous pourrions accepter 750 milles, comme proposé et insérer à la page 65 un paragraphe 5, dans lequel il serait dit: «ne s'applique pas au transport de marchandises en provenance ou à destination du «Territoire choisi» défini à l'article 2 de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes».

Le président: Nous sommes actuellement saisis de l'amendement de M. Layton, celui du gouvernement, d'après lequel les marchandises sont transportées par voie ferroviaire ou sur une distance de 750 milles. C'est cet amendement dont le Comité est actuellement saisi.

M. Belsher: Adoptez donc celui-ci et passez au suivant.

L'amendement est adopté à la majorité.

Le président: Nous en sommes toujours à l'article 135 et nous avons un amendement de M. Cochrane.

M. Cochrane: Si je plaide pour celui-ci et non pour celui qui se réfère à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, c'est que les options qui s'offrent sont les mêmes dans tout le pays. Elles ne sont pas seulement offertes aux gens de l'Est du pays. C'est précisément ce à quoi vise mon amendement mais il couvre également d'autres situations, comme l'a mentionné M^{me} Bloodworth, à savoir les gens du Nord de l'Alberta et de la Saskatchewan, et peut-être même ceux du Nord de l'Ontario. Mais il faudrait modifier la ligne 4 pour tenir compte de l'amendement qui vient d'être adopté, à savoir 50 p. 100 ou 750 milles. Si cet

[Text]

comfortable with. Perhaps I could read that to give you all the options.

[Translation]

amendement ne vous convient pas, j'en ai un autre que préfèrent les rédacteurs de loi. Je pourrais peut-être vous en donner lecture pour vous présenter toutes les options.

• 2210

Mr. Ouellet: Are you withdrawing this one?

Mr. Cochrane: No, I just want to give you a choice. It is like strawberry or vanilla.

Mr. Ouellet: That is not in order. We have to have one motion. Which one are you moving?

Mr. Cochrane: Okay. I will take out the one written on your sheet and read you another one, because it does make reference to the amendment. It will say that clause 135 of Bill C-18 be amended by

(a) adding, immediately after line 4 on page 65, the following exception:

(5) Where it is satisfied that no interchange within the meaning of subsection 134(7) exists within the limit referred to in subsection 135(4), the agency may on application of a shipper establish a competitive line rate for a portion of a movement of traffic that exists over a distance exceeding such limit.

and (b) by renumbering the subsequent subsection and any cross-references thereto accordingly.

The Chairman: This is in between. Explain.

Mr. Cochrane: What it really means is that if someone is a distance over 750, they then can apply to the agency and they in turn can establish a competitive line rate for a portion of the movement of traffic that extends beyond the 750.

Mr. Layton: On what conditions?

Mr. Cochrane: On the conditions that they apply. That would cover anyone in the eastern part of the country that those of us who are into regional things are concerned with, but also cover situations in the west—

The Chairman: So it is not just for the Atlantic?

Mr. Cochrane: No. Because I do not make reference to the Maritime Freight Rates Act, it could cover anywhere in the country.

The Chairman: It can cover any part of the country, in effect.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. Taylor: I was just going to mention the Maritime Freight Rates Act. I am more concerned about fixing it up for that act than I am for the west, because I do not like giving something to people in one act and then taking it away in another act. I do not know of anyplace in Alberta where you are that far from an interchange.

M. Ouellet: Est-ce que vous retirez celui-ci?

M. Cochrane: Non, je voulais simplement vous demander quel parfum vous voulez, fraise ou vanille.

M. Ouellet: Vous ne pouvez pas procéder ainsi, nous devons être saisis d'une seule motion. Laquelle proposez-vous?

M. Cochrane: Parfait: je vais donc enlever celle que vous avez sous les yeux et vous en lire une qui se rapporte à l'amendement. Il est proposé que l'article 135 du projet de loi C-18 soit modifié par:

a) insertion, après la ligne 4 page 65, de ce qui suit:

Exception «(5) S'il est convaincu qu'il n'y a pas de lieu de correspondance, au sens du paragraphe 134(7), à l'intérieur de la limite visée au paragraphe 135(4), l'Office peut, sur demande d'un expéditeur, établir un prix de ligne concurrentiel pour une partie d'un transport de marchandises couvrant une distance supérieure à cette limite».

b) les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

Le président: Ce n'est ni chair ni poisson. Expliquez-vous.

M. Cochrane: Cela revient à dire que si quelqu'un se trouve à une distance supérieure à 750 milles, il peut s'adresser à l'Office qui peut établir un prix de ligne concurrentiel pour la partie d'un transport de marchandises qui dépasse les 750 milles.

M. Layton: Quelles en sont les conditions?

M. Cochrane: A la condition d'en faire la demande. Cela s'appliquerait donc à tous les expéditeurs de l'Est du pays auxquels pensent ceux d'entre nous qui se préoccupent des questions régionales, mais également ceux de l'Ouest. . .

Le président: Cela ne porte donc pas que sur la région de l'Atlantique?

M. Cochrane: Non, car comme je ne réfère pas à la Loi sur le taux des marchandises dans les provinces Maritimes, cela s'appliquerait à n'importe qui dans tout le Canada.

Le président: Cela s'appliquerait donc à n'importe quelle partie du pays.

M. Cochrane: C'est exact.

M. Taylor: J'allais justement mentionner la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je tiens davantage à faire cet amendement pour cette loi que pour l'Ouest parce que je suis contre le fait de donner quelque chose aux gens d'une main, dans une loi, et de le leur retirer de l'autre. Je ne connais pas

[Texte]

I am not opposing the amendment, but my main point in this is that we should not give something in one act but take it away in another act.

Mr. Ouellet: Is it up to the agency to decide these sorts of things? Do they have that mandate already, or would it be a new responsibility for the agency?

Ms Bloodworth: The criterion here would be whether there is an existing interchange within the distance, within the meaning of subclause 134(7), which refers to the nearest interchange in the reasonable direction of the movement of the traffic. It is really saying that if a shipper does not have an interchange with another railway within that distance, then the agency could extend the distance. So it is not completely unlimited. If they have an interchange, the agency would not be able, as I read this, to extend it.

The Chairman: This is to incorporate, really, the select territory under the Maritime Freight Rates Act, because the distance there, as someone pointed out earlier, is longer or wider than the 500 miles at 50% and even the 750 miles. Yet it is not a discriminatory situation that only is pinpointed at Atlantic Canada; it may have some applications somewhere else.

Mr. Cochrane: If it does, so be it. They get the advantage of it.

The Chairman: That is as I understand it.

Mr. Robichaud: We have been told that 750 miles would cover everywhere else in Canada.

The Chairman: That is what we have been told tonight, but I do not know if that is correct.

Ms Bloodworth: I do not know if that is true, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Where is a place in northern Alberta, Saskatchewan, or B.C. that is more than 750 miles from an interchange? I am trying to think of one, but I cannot.

An hon. member: Prince Rupert?

Mr. Benjamin: Prince Rupert? There is an interchange at Prince George, and that is n° 750 miles; that is north-south B.C. Rail.

Ms Bloodworth: That is with BCR.

Mr. Thacker: That is with the provincial railway.

Mr. Benjamin: That is with B.C. Rail. That is an interchange point.

Ms Bloodworth: Yes, but it is not regulated by this act.

[Traduction]

d'endroits en Alberta où vous vous trouvez aussi éloignés d'un lieu de correspondance.

Je ne suis pas contre l'amendement, mais contre le principe de donner quelque chose dans une loi et de le retirer dans l'autre.

M. Ouellet: Est-ce à l'Office de décider de ce genre de choses? Est-ce que cela fait déjà partie de son mandat, ou est-ce une nouvelle attribution qu'on lui impose?

Mme Bloodworth: Le critère, c'est de savoir s'il existe un lieu de correspondance à cette distance, au sens du paragraphe 134(7) où il est question du lieu de correspondance le plus proche dans la direction la plus plausible de l'origine à la destination. Cela revient à dire que si un expéditeur n'a pas, dans un tel rayon, de lieu de correspondance avec une autre ligne ferrobiaire, l'Office peut prolonger cette distance. Ce n'est donc pas complètement illimité et d'après mon interprétation, s'il n'y a pas de lieu de correspondance, l'Office ne pourrait pas prolonger la distance.

Le président: Cet amendement vise en réalité à incorporer le «territoire choisi» aux termes de la Loi sur le taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes car la distance dans ce cas, comme on le faisait remarquer tout à l'heure, est plus longue ou plus large que les 500 milles à 50 p. 100, et même que les 750 milles. Ce n'est toutefois pas une situation de discrimination dans laquelle se trouveraient seulement les régions de l'Atlantique mais cet amendement pourrait trouver d'autres applications ailleurs.

M. Cochrane: Tant mieux, d'autres en profiteraient.

Le président: C'est ainsi que je le comprends.

M. Robichaud: On nous a dit qu'une distance de 750 milles tiendrait compte de toutes les situations ailleurs au Canada.

Le président: C'est ce qu'on nous a dit ce soir, mais je ne sais s'il en est vraiment ainsi.

Mme Bloodworth: Je ne sais pas si c'est exact, Monsieur le président.

M. Benjamin: Quel est l'endroit du nord de l'Alberta, de la Saskatchewan ou de la Colombie-Britannique qui est éloigné de plus de 750 milles d'un lieu de correspondance? J'essaye d'en trouver un, mais en vain.

Une voix: Prince-Rupert?

M. Benjamin: Prince-Rupert? Il y a un lieu de correspondance à Prince-George, qui se trouve à moins de 750 milles, à savoir B.C. Rail Nord-Sud.

Mme Bloodworth: Oui, c'est avec BCR.

M. Thacker: La compagnie ferroviaire provinciale.

M. Benjamin: Oui, avec BCR Rail, mais c'est un lieu de correspondance.

Mme Bloodworth: Oui, mais qui ne relève pas de cette loi.

[Text]

Mr. Benjamin: And CP Rail in Edmonton. I do not believe it is 1,000 miles.

• 2215

The Chairman: If it was, Mr. Benjamin, they could avail themselves of it. Why would you be against it, just as a matter of curiosity?

Mr. Benjamin: I am trying to think of some places more than 750 miles from an interchange and I cannot think of any.

The Chairman: If there are they can apply. We are on the amendment Mr. Cochrane has moved.

Mr. Ouellet: Well, what is the amendment? I have no objections to amending a clause that is before us, but Mr. Cochrane's procedure is a little peculiar. I think he has to realize it is unfair to us. We have all submitted amendments before. . .

Mr. Cochrane: I am sorry, but I just got a rewording of it that was more in keeping with what the people who draft legislation would like to see.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, could I ask Mr. Cochrane a question on that? If his amendment should go through, I assume the shipper who applies to the national transportation agency on it will be applying to the Atlantic regional office, which will be situated in the Gaspé. Is that correct?

Mr. Cochrane: It is the one in Moncton, with the regional commissioner.

Ms Bloodworth: Mr. Cochrane's amendment is not a government amendment, Mr. Chairman. As Mr. Cochrane said, he proposed it and we provided him with a rewording.

The Chairman: Well, let us not get too technical. The amendment of clause 135 is to change the distances. That is carried. We have Mr. Cochrane's amendment before us, which is to catch those situations that are not caught in the 750 miles, but it is not segregated to any selected territory. Is there any further discussion?

Amendment agreed to on division.

Mr. Ouellet: This makes no sense. All of these clauses make no sense. The more it is amended the worse it becomes. You will have the two railways bankrupt.

The Chairman: We have Mr. Robichaud's amendment of clause 135, which does refer to the selected territory. It is different from Mr. Cochrane's, so would you please propose it.

M. Robichaud: Je propose qu'on modifie l'article 135 du projet de loi C-18 en ajoutant à la suite de la ligne 4, à la page 65, ce qui suit:

[Translation]

M. Benjamin: Et CP Rail à Edmonton qui se trouve également à moins de 1,000 milles.

Le président: Si c'était le cas, monsieur Benjamin, ils auraient pu en profiter. Mais par simple curiosité, pourquoi vous y opposeriez-vous?

M. Benjamin: J'essayais de penser à des endroits qui seraient à plus de 750 milles d'un point de correspondance, mais je n'y parviens pas.

Le président: S'il y en a, ils pourront en faire la demande. Nous étudions l'amendement proposé par M. Cochrane.

M. Ouellet: Mais quel est l'amendement au juste? Je ne vois pas d'inconvénient à modifier un article, mais je trouve la façon de procéder de M. Cochrane un peu étrange. Il doit comprendre que c'est injuste pour nous. Nous avons tous présenté nos amendements avant. . .

M. Cochrane: Je suis désolé, mais j'ai trouvé une formulation qui était beaucoup plus conforme à ce que les rédacteurs de loi recherchaient.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, pourrais-je poser une question à M. Cochrane à ce sujet? Si son amendement est adopté, je suppose que l'expéditeur qui présenterait une demande à ce sujet à l'Office national des transports enverrait sa demande au bureau régional de l'Atlantique qui se trouvera en Gaspésie, n'est-ce pas?

M. Cochrane: Il aura à présenter sa demande auprès du commissaire régional de Moncton.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, l'amendement de M. Cochrane n'est pas un amendement du gouvernement. Comme il l'a indiqué lui-même, il nous en a parlé, et nous lui avons proposé une formulation.

Le président: Eh bien, n'entrons pas dans les détails techniques. L'amendement de l'article 135 modifie les distances. Il a été adopté. Nous en sommes maintenant à l'amendement proposé par M. Cochrane et qui vise les situations que la limite de 750 milles ne touche pas, sans pour autant se limiter à un territoire choisi. Y a-t-il d'autres remarques?

L'amendement est adopté à la majorité des voix.

M. Ouellet: Cela n'a pas de sens. Aucun de ces articles n'a de sens. Plus l'on modifie le projet de loi, pire il devient. Vous allez obliger les deux compagnies ferroviaires à faire faillite.

Le président: Nous en sommes à un amendement à l'article 135 proposé par M. Robichaud qui, lui, se rapporte au territoire choisi. Cet amendement est différent de celui de M. Cochrane, alors je vous demanderais de le proposer formellement.

Mr. Robichaud: I move that clause 135 of Bill C-18 be amended by adding thereto immediately following line 4 on page 65, the following:

[Texte]

(5) Le paragraphe 135(4) ne s'applique pas au transport de marchandises en provenance ou à destination du «Territoire choisi» défini à l'article 2 de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

• 2220

The Chairman: Would you like to explain it?

M. Robichaud: C'est tout simplement pour couvrir les Maritimes qui ne seront pas couvertes par la disposition sur la distance de 750 milles, tel que proposé dans un amendement préalable.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, by passing the earlier motion the committee has adopted a principle that I think is inimical to the idea in Mr. Robichaud's motion.

The Chairman: Well, that basically is it. But I was just going to put it to a vote and get rid of it in one way or the other.

Amendment negated: Nays: 5; Yeas: 4.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, is there any question of privilege in the fact that one hon. member voted both ways?

Mr. Angus: And he was not even a Liberal.

On clause 136—*Application to Agency to establish competitive line rates, etc.*

Mr. Ouellet: I want to speak against clause 136. These are all clauses that I think should not be there, and I want to express my opposition to all of these clauses as we are dealing with them.

Mr. Belsher: You are really against the shippers.

Mr. Ouellet: No, I am not; I am for shippers. But I think we also have to be for the railways; and the way these amendments are going, you will bankrupt the two Canadian railways.

• 2225

Clause 136 agreed to on division.

On clause 137—*Determination of competitive line rate*

The Chairman: On clause 137 there is an amendment by Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I move that clause 137 be amended by adding thereto immediately following line 30 on page 67 the following:

137. (9) A competitive line rate as determined in accordance with this section or the regulations shall be no less than a rate which yields a revenue to variable cost ratio in respect of the movement of traffic of a shipper, applicable to a local carrier prior to the establishment of the competitive line rate for its portion of the haul or for the entire haul as the case may have been, as determined by the Agency.

[Traduction]

(5) Subsection 135(4) shall not apply for movement of traffic from or to points in the Select Territory as defined in section 2 of the Maritime Freight Rates Act.

Le président: Voulez-vous expliquer votre amendement?

Mr. Robichaud: It is merely an order to include the Maritimes which are not covered by the distance provisions of 750 miles, as moved in a preceeding paragraph.

M. Thacker: Monsieur le président, en adoptant la motion précédente, le Comité a donné son approbation à un principe qui, selon moi, va à l'encontre de la motion de M. Robichaud.

Le président: Alors, c'en est fait. Mais j'allais quand même procéder à un vote pour m'en débarrasser d'une manière ou d'une autre.

L'amendement est rejeté: Contre: 5; Pour: 4.

M. Benjamin: Monsieur le président, est-ce que le fait qu'un député ait voté pour et contre constitue une question de privilège?

M. Angus: Et il ne s'agissait même pas d'un Libéral.

Article 136—*Établissement par l'office*

M. Ouellet: Je tiens à me porter contre l'article 136. Ce sont tous des articles qu'il faudrait selon moi éliminer, et je tiens à manifester mon opposition à chacun de ces articles au fur et à mesure que nous les étudions.

M. Belsher: En fait, vous êtes contre les expéditeurs.

M. Ouellet: Non, pas du tout: je suis en faveur des expéditeurs. Mais je crois qu'il faut aussi défendre les intérêts des compagnies des chemins de fer. Et la façon dont nous procédons avec ces amendements va entraîner la faillite des deux compagnies ferroviaires.

L'article 136 est adopté à la majorité des voix.

Article 137—*Détermination du prix de ligne concurrentiel*

Le président: Il y a un amendement à l'article 137 proposé par M. Ouellet.

M. Ouellet: Je propose que l'article 137 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 30, à la page 67, ce qui suit:

137. (9) Un prix de ligne concurrentiel déterminé conformément au présent article ou aux règlements ne doit pas être inférieur, pour l'acheminement du trafic d'un expéditeur, au prix produisant un ratio recettes-coûts variables égal à celui qui s'appliquait à un transporteur local avant l'établissement du prix de ligne concurrentiel pour sa partie du mouvement ou pour tout le mouvement, selon le cas, comme l'a déterminé l'Office.

[Text]

The Chairman: All right, explain.

M. Ouellet: Il est important que le prix sur ces lignes concurrentielles soit déterminé conformément aux articles qui existent déjà, et je crois que l'Office devrait être appelé à déterminer le prix à payer dans un tel cas.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, much has been said about CLRs since day one, even since *Freedom to Move* came upon us. You have a situation where a competitive line rate can be agreed to between one railway and a shipper which requires another railway to move the goods of that other railroad up to 750 miles on their track without even collecting their variable costs let alone their fixed costs, because their share of the competitive line rate will leave them in the hole. This is why the whole concept of competitive line rates is fraught with peril, particularly for the railroads.

Now, if CLRs are right in principle, there are those who say what should be done is to nationalize the road bed and the railway tracks, take them under public ownership and then any railway can use them, anywhere in the country, and pay whatever the appropriate costs of the operation of that road bed and track is. I think it is incredible that you would say to a competing railroad that they are going to have to carry the other guy's shipments on their track without collecting their costs. Now, if that is sound business practice, gentlemen, I do not care whether that railway is privately owned or public owned, no wonder you are in trouble and no wonder the railroads are going to be in trouble with these kinds of provisions.

You know me; I have been fighting the railroads for a lot of years and I am something of a professional at it, but I do recognize when they do have a just case. I think if there is any one thing in the whole damn bill where they have a just case it is the matter of competitive line rates, both here in Canada and the access privileges they have in the United States. They have a just case. I hope you will obstruct Mr. Ouellet's amendment, because their share of the competitive line rate should at least cover their variable costs.

Mr. Thacker: We will speak to that point, but first I would like to just make a more general point. If the committee were to accept this amendment, it would mean that if the railways have a shipper now who is in a captive monopoly position, then this amendment would permit them to keep that shipper in the business. So if you were a slave you would continue to be a slave. The whole purpose of competitive line rates is to kind of break it open and see what happens.

[Translation]

Le président: Très bien, veuillez vous expliquer.

Mr. Ouellet: It is important that competitive line rates be determined according to existing sections, and I believe that the agency should be responsible for determining which price to pay in such a case.

M. Benjamin: Monsieur le président, la question du prix de ligne concurrentiel a suscité énormément de commentaires, depuis la publication du rapport *Aller sans entraves*. On peut avoir une situation où une compagnie de chemins de fer et un expéditeur s'entendent sur un prix de ligne concurrentiel particulier qui oblige une autre compagnie de chemins de fer à transporter les biens de la première compagnie jusqu'à 750 milles sur ses propres voies, sans même récupérer ses coûts variables, sans parler de ses coûts fixes et ce, parce que sa part du prix de ligne concurrentiel va la mettre dans le rouge. C'est pour cela que tout le principe des prix de ligne concurrentiel est bourré de risque, particulièrement pour les compagnies de chemins de fer.

Si le principe des prix de ligne concurrentiels est fondamentalement bon, certaines personnes soutiennent néanmoins qu'il faudrait nationaliser la voie ferrée et sa plate-forme afin que n'importe quelle compagnie ferroviaire puisse s'en servir n'importe où au pays, et payer les frais qui s'imposent pour l'exploitation de la plate-forme et de la voie ferrée. Je trouve incroyable que l'on songe à obliger une compagnie ferroviaire concurrentielle à transporter la marchandise de son concurrent sur ses propres voies sans lui permettre de récupérer ses coûts. Si vous trouvez que ce sont là de bonnes pratiques d'affaires, messieurs, peu importe que la compagnie soit privée ou publique, il est peu étonnant que vous vous trouviez dans d'aussi beaux draps et que les compagnies de chemins de fer se trouvent face à la ruine avec les dispositions que vous vous proposez d'adopter.

Vous me connaissez bien; cela fait des années que je lutte contre les compagnies ferroviaires et je suis devenu un expert en la matière. Cependant, je suis capable de le reconnaître lorsqu'elles ont raison. S'il y a une question dans tout le projet de loi où les compagnies ferroviaires ont raison, c'est la question des prix de ligne concurrentiels, tant ici même au Canada qu'aux États-Unis avec le droit d'accès. Leurs arguments sont valables. J'espère que vous allez bloquer l'amendement de M. Ouellet, car j'estime que leur part du prix de ligne concurrentiel devrait au moins leur permettre de récupérer leurs recettes-coûts variables.

M. Thacker: Nous avons l'intention de répondre à cet argument, mais je vais d'abord soulever quelque chose d'un peu plus général. Si le Comité adopte cet amendement, la compagnie de chemins de fer qui exerce actuellement un monopole auprès d'un expéditeur pourra permettre à cet expéditeur de maintenir son entreprise. En d'autres termes, l'esclave continuera d'être un esclave. L'objectif des prix de lignes concurrentiels est d'éliminer les restrictions pour voir ce qui arrivera.

[Texte]

Mrs. Bloodworth has a more technical answer to your point with respect to variable rates or compensatory rates.

Ms Bloodworth: We agree, Mr. Benjamin, that these rates should be at least compensatory. Clause 138 requires that if indeed you ever could apply that formula and end up with a non-compensatory rate, you have to move it to compensatory.

I should point out, however, that the formula itself is based on rates established by the railways at competitive points. Those rates include already an allowance for interswitching, which we are allowing the railways on top of that with the competitive line rates. They also usually include a provision for providing cars. The local railway will not have to provide the cars because the railway that is connecting with it will have to provide the cars. We do not expect that there will be very many cases, if any, in which the rate that is arrived at by the... We agree with what you have just said. It should be moved to compensatory to cover the variable costs, and subclause 137(8) will provide that.

• 2230

Mr. Benjamin: We had a discussion before about what is and what is not really nowadays a captive shipper. I admit you have a case where it is a genuine captive shipper, a coal mine on one railroad track, a potash mine on one railway track. But when you have a shipper that is on one railway line, like a packing plant or a food processing plant of any kind, using three or four different trucking companies, they are no longer captive. Does the bill eliminate them out of the captive shipper category? Why should they be entitled to a CLR when they are not captive?

Ms Bloodworth: Mr. Benjamin, I had a representative of Canadian Pacific tell me two years ago there was no such thing as a captive shipper. You heard them a week or so ago admit that they now agree that there are some captive shippers.

Mr. Benjamin: That is right.

Ms Bloodworth: The problem is that no one has come up with a workable definition that would not result in people's spending their lives trying to prove they are captive, rather than dealing with the remedy. No one has come up with such a definition.

Mr. Benjamin: Well then the point of competitive line rate—

The Chairman: The question is Mr. Ouellet's amendment to clause 137.

[Traduction]

M^{me} Bloodworth vous donnera une réponse plus technique pour ce qui est des tarifs variables ou compensatoires.

Mme Bloodworth: Monsieur Benjamin, nous sommes tout à fait d'accord que ces tarifs devraient au moins être compensatoires. L'article 138 stipule que si en appliquant cette formule, on arrive à un tarif non compensatoire, il faut augmenter le montant jusqu'à ce que le tarif devienne compensatoire.

Je signale toutefois que la formule elle-même est fondée sur les tarifs établis par les compagnies ferroviaires aux points concurrentiels. Ces tarifs comprennent déjà une certaine allocation pour le changement de voie, chose que nous autorisons aux compagnies en plus du prix de ligne concurrentiel. Ces tarifs comprennent aussi habituellement une disposition concernant la fourniture de wagons. La compagnie ferroviaire locale n'est pas tenue de fournir des wagons car c'est la compagnie qui fera le changement de voie qui devra les fournir. Nous ne croyons pas être saisis de nombreux cas où le tarif a été calculé par... Nous sommes d'accord avec ce que vous venez de dire. Il faut que le tarif soit compensatoire afin de couvrir les recettes-coûts variables, et c'est ce que prévoit le paragraphe 137(8).

M. Benjamin: Nous avons déjà discuté de ce qui constitue véritablement un expéditeur captif de nos jours. Je vois la validité de votre argument lorsque l'expéditeur est véritablement captif, lorsqu'il s'agit d'une mine de charbon ou de potasse qui ne peut utiliser qu'une seule voie ferrée. Mais lorsqu'il s'agit d'un expéditeur, comme une conserverie ou une usine de transformation d'aliments, qui utilise une ligne ferroviaire, mais qui a aussi accès à trois ou quatre compagnies de camionnage différentes, ce n'est plus un expéditeur captif. Est-ce que le projet de loi élimine ces expéditeurs carrément de la catégorie des captifs? Pourquoi auraient-ils droit à un prix de ligne concurrentiel, alors qu'ils ne sont pas captifs?

Mme Bloodworth: Monsieur Benjamin, il y a deux ans, un représentant de la compagnie Canadien Pacifique m'a dit que l'expéditeur captif n'existait pas. Vous les avez entendus pourtant avouer il y a environ une semaine qu'il existe effectivement quelques expéditeurs captifs.

M. Benjamin: C'est juste.

Mme Bloodworth: Le problème tient du fait que personne n'ait réussi à trouver une définition qui n'inciterait pas les gens à passer leur vie toute entière à essayer de prouver qu'ils sont des expéditeurs captifs, plutôt que de chercher une solution au problème. Personne n'a encore réussi à trouver cette définition.

M. Benjamin: À ce moment-là, les prix de lignes concurrentiels...

Le président: Passons au vote au sujet de l'amendement de M. Ouellet pour l'article 137.

[Text]

Amendment negatived.

Clauses 137 to 142 inclusive agreed to on division.

On clause 143—*Accommodation for traffic*

The Chairman: I guess this is a patched-up one, or cleaned-up one.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I think I have a motion with regard to clause 143; as a matter of fact, there are two. The first one is a new clause.

I move that Bill C-18 be amended (a) by adding immediately after line 9 on page 69 the following:

Suspension of sections 134 to 142

143. Where, as a result of a review conducted pursuant to section 266 or 267, it is found in a report submitted under either of those sections that the financial viability of Canadian railway companies has been seriously affected by the operation of sections 134 to 142, the Governor in Council may, by order, suspend the operation of those sections, either entirely or with respect to such kinds of traffic as are specified in the order, whereupon those sections cease to be enforced entirely or with respect to the specified kinds of traffic, during such periods as is specified in the order or until the order is revoked.

(b) by renumbering the subsequent clauses and the cross-references thereto accordingly.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps you could pay attention to the committee for a moment. I am serious. We are getting tired. We want to get on with it.

The Chairman: I have been paying attention, Mr. Angus.

Mr. Angus: First, a question of clarification. Did I hear Mr. Layton in moving his amendment say pursuant to sections 266 and 267?

Mr. Layton: Or.

• 2235

The Chairman: There is confusion because there have been several different drafts of what is before you now.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I want to ask a question regarding the intent of this. Because there is a review in 1988, 1989, 1990 and 1991, and then a full-scale review in 1992, this section would then give the reciprocity power that Mr. Benjamin was looking for in the event that they found through the review that there was some imbalance in the treatment of the transportation undertakings between the two countries. Is this the intent of this clause? Or is there another clause elsewhere that is going to do it?

Mr. Thacker: I think the answer is yes, but I do not think it is restricted only to the result of a review with respect to competitive line rates. I think it is cast broader than this.

[Translation]

L'amendement est rejeté.

Les articles 137 à 142 inclusivement sont adoptés à la majorité des voix.

Article 143—*Acheminement du trafic*

Le président: C'est un amendement un peu rapiécé, car nous y avons fait un peu de ménage.

M. Layton: Monsieur le président, je crois que j'ai une motion au sujet de l'article 143; en fait, j'en ai deux. La première est un nouvel article.

Je propose que le projet de loi C-18 soit modifié par insertion, après la ligne 9, page 69, de ce qui suit:

Suspension des articles 134 à 142

143. Si, à la suite de l'examen prévu aux articles 266 ou 267, il est conclu dans un rapport soumis en vertu d'un de ces articles que la rentabilité de compagnies de chemin de fer canadiennes est sérieusement compromise par l'application des articles 134 à 142, le gouverneur en conseil peut, par décret, suspendre l'application de ces articles totalement ou relativement aux marchandises qui y sont spécifiées, à la date du décret, ces articles cessent d'être en vigueur totalement ou relativement à ces marchandises pendant la période qui y est spécifiée ou jusqu'à abrogation du décret.

b) les changements de numéros d'article et de présentation des renvois qui en découlent.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais bien que vous fassiez un peu attention aux travaux du Comité. C'est sérieux. Nous sommes fatigués et nous voulons en finir.

Le président: Monsieur Angus, je faisais attention.

M. Angus: Tout d'abord, je voudrais une précision. Si j'ai bien compris, dans son amendement M. Layton a parlé de l'examen prévu aux articles 266 et 267?

M. Layton: J'ai dit 266 ou 267.

Le président: Cela porte à confusion car il y a eu plusieurs versions différentes de l'amendement que vous avez sous les yeux.

M. Angus: Je voudrais poser une question concernant l'objectif de cet amendement, monsieur le président. Comme l'on prévoit tenir un examen en 1988, 1989, 1990 et 1991, suivis d'un examen exhaustif en 1992, cette section donnerait le pouvoir de réciprocité que recherchait M. Benjamin au cas où l'un des examens révéler un certain déséquilibre dans le traitement des contrats de transport conclus entre les deux pays. Est-ce bien là l'objectif de cet article? Ou y a-t-il un autre article quelque part qui a été prévu à cette fin?

M. Thacker: Je crois que la réponse est oui, mais je ne crois pas que cela se limite aux conclusions d'un examen des prix de ligne concurrentiels. Je pense que c'est beaucoup plus vaste que cela.

[Texte]

Mr. Angus: It does say "whereas as a result of a review conducted pursuant to sections 266 or 267". To me it sounds like a trigger mechanism.

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Angus, yes.

Mr. Mulder: There will be an amendment later on to clauses 266 and 267 that will demand the review of those factors.

Mr. Angus: This is where I have seen it before.

Mr. Ouellet: Can I speak on this amendment, Mr. Chairman? Clause 266 deals with a review that will start in 1992. This is pretty late to correct some harm that could have been done to the Canadian railways. Clause 267 deals with review in the year 1988, which is the first year in which the review will take place. At present subclause 267(3) says:

A report of the findings of the agency on the review shall be submitted by the agency to the Minister on or before May 31 in the year following the year in respect of which the review is made.

In other words, it will be only some time in 1989 that the Minister could wake up to the reality that the Canadian railways are terribly damaged by the American competition and then could suspend these clauses on competitive line rates.

My observation is it may be a little late to act. On the other hand, I hope the Minister will wake up—better late than never. I accept this amendment. It may be one of the most constructive amendments put forward by the ministry tonight.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I would like to comment on a particular concern expressed by my colleague. There are amendments to come also with regard to the timing of those reviews; you will see them later.

The Chairman: I would hope to see them now.

Mr. Layton: When we are discussing clauses 266 and 267, there will be proposals to advance the reviews to meet the very conditions you were expressing.

Amendment agreed to.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I have one other amendment with regard to clause 143 of Bill C-18. I move it be amended by striking out line 45 on page 69 and substituting the following:

means of a confidential contract or other written agreement, agree on

It just adds those words "or other written agreement".

Ms Bloodworth: It would permit any other form of agreement the shipper and carrier want to enter into.

[Traduction]

M. Angus: On dit bien pourtant «si, à la suite de l'examen prévu aux articles 266 ou 267». Cela me semble être une réaction en chaîne.

Mme Bloodworth: Oui, monsieur Angus, oui.

M. Mulder: Un peu plus tard, un amendement sera proposé aux articles 266 et 267 stipulant que ces facteurs devront être révisés.

M. Angus: Il me semblait l'avoir déjà vu.

M. Ouellet: Je voudrais dire quelque chose au sujet de cet amendement, monsieur le président. L'article 266 porte sur un examen devant commencer en 1992. A ce moment-là, il sera trop tard pour corriger le mal qui aura été causé aux compagnies de chemins de fer canadiennes. L'article 267 porte sur l'examen qui sera entrepris en 1988, la première année à laquelle les examens auront lieu. En ce moment, le paragraphe 267(3) se lit comme suite:

L'Office soumet au ministre un rapport de ses conclusions au plus tard le 31 mai de l'année suivant celle sur laquelle porte l'examen.

En d'autres termes, ce ne sera qu'à un moment donné en 1989 que le ministre se rendra compte que les compagnies ferroviaires canadiennes ont subi des torts considérables aux mains de la concurrence américaine, et qu'il pourra abroger les articles sur les prix de ligne concurrentiels.

A mon avis, il sera un peu trop tard. Par contre, j'espère que le ministre s'en rendra compte—mieux vaut tard que jamais. J'accepte cet amendement. C'est sans doute l'un des plus constructifs qui ait été présenté par le ministère ce soir.

M. Layton: Monsieur le président, j'aimerais répondre à une préoccupation particulière mentionnée par mon collègue. Nous prévoyons aussi présenter quelques amendements concernant le moment où ces examens auront lieu; vous les verrez tout à l'heure.

Le président: J'aurais bien voulu les voir maintenant.

M. Layton: Lorsque nous discuterons des articles 266 et 267, nous présenterons des propositions d'amendement visant à avancer la date des examens afin de répondre aux questions que vous mentionniez.

L'amendement est adopté.

M. Layton: Monsieur le président, j'ai un autre amendement concernant l'article 143 du projet de loi C-18. Je propose que l'article soit modifié par substitution, à la ligne 47, page 69, de ce qui suit:

vent s'entendre, par contrat confidentiel ou autre accord écrit, sur

Il s'agit simplement d'ajouter les mots «ou autre accord écrit».

Mme Bloodworth: Cet amendement permettrait toute autre forme d'accord conclu entre l'expéditeur et le transporteur.

[Text]

[Translation]

• 2240

Amendment agreed to.

Clause 143 as amended agreed to.

Mr. Benjamin: Do you want to go back to clause 135 now?

The Chairman: I do not think we are ready.

Mr. Benjamin: No, it is clause 149; sorry. Let us save that for after breakfast.

On clause 144—*Facilities for traffic*

Mr. Cochrane: I have an amendment in for clause 144. The government amendment that you have on page 87 is somewhat similar. There are some differences. They assure me that the government amendment will do the same thing. What I would do is propose that Mr. Layton read the government amendment and then I will try to discuss with you the differences and then you can once again have a choice.

Mr. Layton: I will be happy to read it.

Mr. Benjamin: Why do we not just go home?

Mr. Cochrane: That is not one of the options.

Mr. Layton: I move that clause 144 of Bill C-18 be amended (a) by striking out line 12 on page 71 and substituting the following:

vided by any company under its

(b) by striking out lines 19 to 22 on page 71 and substituting the following:

at rates that are not higher than and on the same terms and conditions as those applicable to the motor vehicles, trailers or containers provided by the

(c) by striking out line 24 on page 71 and substituting the following:

(b) the Agency may disallow any rate, term or condition that

and (d) by striking out line 27 on page 71 and substituting the following:

therefor a rate, term or condition that complies with this

The Chairman: Would you explain, Mr. Layton, and then Mr. Cochrane could explain the difference. Your motion is before us, Mr. Layton, so someone explain.

Mr. Cochrane: Okay. The difference in this one, in the amendment that Mr. Layton just read, it takes out the containers that would be owned by the railway directly. In other words, it takes out by itself. . . We got presentations from Stora and from the Atlantic Provinces Transportation Commission. This was to keep it so the railways could keep in the container business. There are

L'amendement est adopté.

L'article 143 a été adopté tel que modifié.

M. Benjamin: Voulez-vous revenir à l'article 135?

Le président: Je ne crois pas que nous soyons prêts.

M. Benjamin: Non, je m'excuse, il s'agit plutôt de l'article 149. Attendons après le déjeuner.

Article 144—*Installations de transport*

M. Cochrane: J'ai un amendement à l'article 144. L'amendement du gouvernement à la page 87 est quelque peu semblable. Toutefois, il y a quelques différences. On me dit que l'amendement du gouvernement apporte le même changement. Je propose donc que M. Layton lise l'amendement du gouvernement et nous discuterons ensuite des points différents et là encore il faudra faire un choix.

M. Layton: Je vais lire avec plaisir.

M. Benjamin: Pourquoi ne partons-nous pas chacun chez nous?

M. Cochrane: Ce n'est pas un des choix qui s'offrent à nous.

M. Layton: Je propose que l'article 144 du projet de loi C-18 soit modifié par a) substitution, à la ligne 25, page 71, de ce qui suit:

les prix ou conditions qui ne sont pas conformes au présent

b) substitution, à la ligne 27, page 71, de ce qui suit:

chemin de fer d'y substituer un prix ou une condition

Le président: Voulez-vous expliquer cet amendement, monsieur Layton, et M. Cochrane expliquera ensuite la différence qu'il y a avec le sien. Vous avez déposé votre motion, monsieur Layton, quelqu'un doit donc fournir des explications.

M. Cochrane: Très bien. La différence dans l'amendement que M. Layton vient de lire c'est qu'on retire les conteneurs qui appartiendraient directement aux compagnies de chemin de fer. Autrement dit, on les retire. . . Stora et la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ont fait des démarches auprès de nous à ce sujet. C'était fait de façon à ce que les

[Texte]

two different ways of doing it. The amendment that is proposed here is by taking out the reference to containers owned by itself. I used subsection 265(8) of the Railway Act, which just made no reference at all to containers. So that is the slight differential. I suppose it depends on who interprets it which way, but I am kind of convinced that they do the same thing.

In other words, particularly in eastern Canada, if you took the railways and inhibited them in getting further into the intermodal business, there would be serious ramifications for the railway and certainly for transportation in eastern Canada.

The Chairman: I am glad you explained that in view of the hour, but I was waiting for clause 144. We had a lot of evidence from very reputable witnesses showing concern over the bill and wanting a replacement to reinstate subsection 265(8), which had been in the Railway Act and had been tested and tried. I must say, as an old legislator and an old draftsman in legislation at Dalhousie, year one, the intent of the government and Mr. Layton's amendment. . . I just wonder where it is new if it does do what the Canadian Pulp and Paper Association and other shippers wanted to do, let alone the Atlantic Provinces Transportation Act.

I must say, I read this thing on clause 144 over the weekend with staff, knowing that this was a very important clause and had almost unanimity in the thing except for some truckers, and I could not really understand what Mr. Layton read.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am wondering, based on your comments on that and the time of the meeting, whether this might be the place to put a cap on it for tonight and come back and go right back into it first thing tomorrow morning when we have had a chance to rest our brains and our rears and think it through. We have made excellent progress today, Mr. Chairman. We have—

• 2245

The Chairman: I must say, Mr. Angus, in the back of my head I was hoping we might get to rail line abandonment, which is another area that has a couple of thoughts that will be expressed, and several amendments. We are very close to it. I am concerned about this.

Mr. Angus: Let us be cautious.

Mr. Ouellet: As you recall, Mr. Chairman, when we had the officials who appeared before us last week to give us a briefing on the proposed government amendment, they gave us a document that deals with the proposed government amendment. Clearly, on subclause 144(5) the proposed government amendment was supposed to return to the meaning of present subsection 265(8) of the Railway Act. What Mr. Layton has read to us I am not

[Traduction]

compagnies de chemin de fer conservent le transport des conteneurs. Il y a deux façons de faire. Dans l'amendement qui est proposé ici, on retire la mention des conteneurs qui appartiennent à la compagnie. Je me suis servi du paragraphe 265(8) de la Loi sur les chemins de fer qui ne faisait aucune référence aux conteneurs. Voilà donc la petite différence. J'imagine que cela dépend de la façon dont c'est interprété, mais je suis convaincu que les deux amendements ont le même effet.

Autrement dit, surtout pour l'Est du Canada, si on veut que les chemins de fer soient davantage appliqués dans les activités intermodales, il pourrait y avoir des répercussions sérieuses pour les compagnies de chemin de fer et certainement pour le transport dans l'Est du Canada.

Le président: Je suis content de cette explication à cause de l'heure, mais j'attendais l'article 144. Nous avons entendu beaucoup de témoignages de témoins très sérieux qui s'inquiétaient du projet de loi et voulaient un article de remplacement pour remettre en vigueur le paragraphe 265(8) qui faisait partie de la Loi sur les chemins de fer, et qui a été mis à l'épreuve. Je dois avouer, en tant qu'ancien législateur et ancien rédacteur des textes législatifs à Dalhousie, en l'an un, que l'intention du gouvernement et que l'amendement de M. Layton. . . Je me demande simplement de quelle façon l'amendement est nouveau s'il prévoit ce que l'Association canadienne des pâtes et papiers et d'autres expéditeurs veulent faire, sans parler de la Loi sur le transport dans les provinces de l'Atlantique.

J'ai lu cet amendement à l'article à 144 avec le personnel, au cours de la fin de semaine, quand je savais qu'il s'agissait d'un article très important et que nous avions presque l'unanimité sauf dans le cas de certains camionneurs, et je ne pouvais pas vraiment comprendre ce qu'a lu M. Layton.

M. Angus: Monsieur le président, à la lumière de ce que vous venez de dire et de l'heure qu'il est, je me demande si on ne pourrait pas terminer ici ce soir pour revenir en discuter en tout premier lieu demain matin. Nous reviendrons l'esprit et tout le reste reposés et après y avoir réfléchi. Nous avons fait d'excellents progrès aujourd'hui, monsieur le président. Nous avons. . .

Le président: Je dois avouer, monsieur Angus, que j'avais dans l'idée d'en arriver à l'abandon d'exploitation des lignes de chemin de fer. C'est un sujet pour lequel quelques idées et plusieurs amendements seront proposés. Nous n'en sommes pas loin. La question me préoccupe.

M. Angus: Soyons prudents.

M. Ouellet: Si vous vous souvenez, monsieur le président, lorsque les fonctionnaires ont comparu devant nous la semaine dernière lors d'une séance d'information sur l'amendement proposé par le gouvernement, ils nous ont remis un document qui traite de cet amendement. De toute évidence, le paragraphe 144(5) dans l'amendement proposé par le gouvernement était censé nous ramener à ce que signifie le présent paragraphe 265(8) de la Loi sur

[Text]

sure is what the officials told us when they appeared before us last week.

Mr. Thacker: We are told the motion by Mr. Layton does in fact achieve that old section, but in up-to-date, modern... these things are written these days, as compared with that time. We do not have strong feelings. If the committee feels much more comfortable with page 86, the government can certainly live with it. But I think it is correct—

The Chairman: Mr. Thacker, you and I used to be lawyers, and your explanation, even at 10.30 a.m. or even if it were 9.30 a.m. tomorrow, about modern language to do the same thing as a tried and tested section that has stood up to the experience of time... this is what lawyers make their money on.

Mr. Thacker: New wording, more cases, Mr. Chairman.

Mr. Cochrane: It involved the shipping of containers on the train at a price less than they would necessarily have to offer to another company. The railway subsection, 265(8), is silent on containers, and this one is silent on the fact that it is a container owned directly by the railroad. If CN, let us say, went out and started company X, Y, Z and bought containers, then they would be out of luck. But if they went and started up directly under CN and bought containers, they would be okay. One makes reference to it, one is silent on it.

The Chairman: Margaret, are you satisfied with what Mr. Cochrane and Mr. Layton have said, that this new wording does incorporate all the salient features of 265(8)?

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman. I went through it and I am. However, as a lawyer I sympathize with the desire to stay with what we know. So I do not have any strong feelings. I do not propose that you necessarily have to accept the government amendment, as opposed to Mr. Cochrane's.

The Chairman: Well, how fundamental is it for the working of the section that containers are not mentioned in 265(8)? Has it worked until—

Ms Bloodworth: It has not caused a problem in 20 years. I cannot say it will not in year, but it has not yet.

Mr. Ouellet: I like Mr. Cochrane's amendment. I think it is clearer. It is what a number of people who appeared before us have asked for, certainly.

The Chairman: I think it is the consensus of the committee. It was very clear, and some very

[Translation]

les chemins de fer. Je ne suis pas certain que ce que nous a lu M. Layton rejoint ce que nous ont dit les fonctionnaires lorsqu'ils ont comparu devant nous la semaine dernière.

M. Thacker: On nous dit que la motion de M. Layton peut réaliser de fait ce que prévoyait l'ancien paragraphe, mais de façon plus moderne... de la façon dont les choses sont rédigées aujourd'hui et non pas comme elles l'étaient à l'époque. Nous n'avons pas vraiment d'opinion arrêtée à ce sujet. Si les membres du Comité préfèrent ce que l'on retrouve à la page 86, le gouvernement n'y voit certainement pas d'inconvénient. Toutefois, il est juste je crois...

Le président: Monsieur Thacker, vous et moi avons déjà été avocats, et votre explication, même à 10h30 ou à 9h30 demain matin, qu'un texte moderne dit exactement la même chose qu'un article qui a passé l'épreuve du temps... c'est de cette façon que les avocats font leur beurre.

M. Thacker: Un nouveau libellé se traduit par davantage de cas, monsieur le président.

M. Cochrane: Le libellé comprenait l'expédition des conteneurs par train à un prix inférieur que les compagnies auraient dû nécessairement offrir à une autre compagnie. Le paragraphe 265(8) ne mentionne pas les conteneurs, et ce paragraphe-ci passe sous silence le fait qu'il s'agit des conteneurs qui appartiennent directement à la compagnie de chemin de fer. Disons que le CN se retire et qu'il lance la compagnie X, Y ou Z et qu'il achète des conteneurs, le CN aurait des problèmes. Toutefois, si le CN procédait directement sous son nom de CN et achetait des conteneurs, ce serait parfait. Un paragraphe le mentionne et l'autre le passe sous silence.

Le président: Margaret, ce qu'ont dit MM. Cochrane et Layton vous satisfait-il, le fait que ce nouveau libellé comprend tous les points saillants du paragraphe 265(8)?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président. J'ai tout revu et cela me va. Toutefois, en tant qu'avocate, je serais portée à conserver ce que nous connaissons déjà. Cependant, je n'ai pas vraiment d'opinion très ferme en la matière. Je ne vais pas proposer que vous acceptiez nécessairement l'amendement du gouvernement, et pas celui de M. Cochrane.

Le président: À quel point est-ce essentiel pour l'application de l'article que les conteneurs ne soient mentionnés au paragraphe 265(8)? Est-ce que les choses ont bien marché jusqu'à...

Mme Bloodworth: Cela n'a pas causé de difficulté au cours des 20 dernières années. Je ne peux pas dire que ça sera le cas à l'avenir, mais ce fut le cas jusqu'à maintenant.

M. Ouellet: J'aime bien l'amendement de M. Cochrane. Je crois qu'il est plus clair. C'est certainement ce que nous ont demandé un certain nombre de personnes qui ont comparu devant nous.

Le président: J'ai l'impression qu'il y a consensus parmi nous. C'était très clair, et certaines personnes très

[Texte]

knowledgeable people—not just the pulp and paper, but the—

Mr. Ouellet: The coal industry.

The Chairman: —the Atlantic provinces... Craig Dickson, who is the most careful regulator and scrutinizer of shadows one could even pretend to be afraid of. . .

If Mr. Layton would stand down his amendment and we had Mr. Cochrane's, with the substitution, as the clerk points out, of "Agency" for "Commission" and a couple of those little grammatical things—

Mr. Layton: Agreed, Mr. Chairman.

The Chairman: —I think it would be much more satisfactory and more comfortable. Mr. Layton, will you withdraw your amendment?

Mr. Layton: I will be happy to step down in favour of the wording from Mr. Cochrane.

The Chairman: Mr. Cochrane, do you want to read it?

Mr. Cochrane: No. I do not think we have to. It is there on page 86. You would want to change "Commission" to "Agency".

• 2250

The Chairman: Change "Commission" to "Agency", and the thing stands the way subsection 265(8) stood. Is that correct?

Ms Bloodworth: Yes.

The Chairman: Well, Mr. Cochrane has so moved. Any discussion?

Mr. Angus: Just a point, Mr. Chairman. Even though he has not read it, will it show in the transcript tonight as having been read, just so the record is continuous?

Mr. Cochrane: I can read it. I move that clause 144 be amended by striking out lines 9 to 28 on page 71 and substituting the following therefor:

If a railway company provides facilities for the transportation by rail of motor vehicles or trailers operated by any company under its control for the conveyance of goods for hire or reward, the railway company shall offer to all companies operating motor vehicles or trailers for the conveyance of goods for hire or reward similar facilities at the same rates and the same terms and conditions as those applicable to the motor vehicles or trailers operated by the company under its control, and the agency may disallow any rate or tariff not in compliance with this subsection, and direct the company to substitute therefor a rate or tariff that complies with this subsection.

Amendment agreed to.

[Traduction]

compétentes—pas seulement des associations de pâtes et papier, mais. . .

M. Ouellet: De l'industrie du charbon.

Le président: . . . des provinces Atlantiques. . . Craig Dickson, qui est celui qui réglemente et examine de très près les zones d'ombres et qu'on pourrait même prétendre craindre. . .

Si M. Layton veut bien réserver son amendement et que pour celui de M. Cochrane il y a substitution, comme le souligne le greffier, du mot «Office» pour «Commission» et quelques autres petites corrections grammaticales. . .

M. Layton: Je suis d'accord, monsieur le président.

Le président: . . . ce serait beaucoup plus satisfaisant et beaucoup plus acceptable. Monsieur Layton, voulez-vous retirer votre amendement?

M. Layton: Je suis heureux de le faire en faveur de ce qu'a proposé M. Cochrane.

Le président: Monsieur Cochrane, voulez-vous lire votre amendement?

M. Cochrane: Non, je ne pense pas que nous ayons à le faire. On le retrouve à la page 86. Il s'agit de substituer le mot «Office» au mot «Commission».

Le président: Remplacer le mot «commission» par «office». de cette façon il s'agit du même paragraphe que le 265(8). C'est bien cela, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Oui.

Le président: M. Cochrane a proposé son amendement. Voulez-vous en discuter?

M. Angus: Monsieur le président, même si M. Cochrane ne l'a pas lu, est-ce qu'il sera mentionné dans le compte rendu comme ayant été lu, pour qu'il y ait continuité dans l'enregistrement?

M. Cochrane: Je peux le lire. Je propose que l'on modifie l'article 144 en retranchant les lignes 9 à 28, à la page 71, et en les remplaçant par ce qui suit:

Si une compagnie de chemin de fer fournit des facilités pour le transport par rail de véhicules à moteur ou de remorques exploités par une compagnie quelconque dont elle a le contrôle pour le transport de marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution, la compagnie de chemin de fer doit offrir à toutes les compagnies qui exploitent des véhicules à moteur ou des remorques pour le transport des marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution des facilités analogues aux mêmes taux et aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux véhicules à moteur ou aux remorques exploités par la compagnie dont elle a le contrôle; et l'Office peut rejeter tout taux ou tarif qui n'est pas conforme au présent paragraphe et ordonner à la compagnie de chemin de fer d'y substituer un taux ou tarif conforme au présent paragraphe.

L'amendement est adopté.

[Text]

Clause 144 as amended agreed to.

Clauses 145 and 146 agreed to.

The Chairman: We are not pressing here too long, Mr. Angus, but if we can just make a little more progress then we will wind it down, because I think there is an amendment coming up that will surprise some people. Where are we here? Clause 149.

On clause 149—*Right of way where lines intersecting*

Mr. Benjamin: What about clause 147?

The Chairman: That has been dealt with.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Clauses 147 and 148 have been dealt with.

Mr. Layton: Mr. Chairman, rather than considering the amendments that have been proposed by Mr. Ouellet, I believe the committee would be disposed to voting on this clause, with my colleagues ready to vote to turn that clause down.

The Chairman: To vote against terminal running rights.

Mr. Layton: Right.

The Chairman: Which would take care of Mr. Ouellet's amendments. So if Mr. Ouellet would not put them at the moment, we could call clause 149. I so do, on the basis that it is. . . Well, we will see what is going to happen. It is going to be. . .

Mr. Layton: There has been a great deal of discussion covering the—

The Chairman: Yes, so that will expedite matters, Mr. Ouellet. I am calling clause 149.

Clause 149 negated.

Mr. Belsher: I would like an explanation of what we are doing here now.

The Chairman: We are knocking out terminal running rights.

Mr. Belsher: For what purpose?

Mr. Ouellet: This did not exist in the past. In the old Railway Act there was no such thing as terminal running rights. So we go back. . .

Mr. Mulder: Mr. Chairman, as was explained last week, on the representation made before the committee in another quarter it is deemed that by having these terminal running rights, it might give CP some unfair advantages over CN. It might affect some of the smaller railroads in Canada to have their traffic taken away by the bigger railroads. Also, if short-line operations get established down the road, it may very well enable the bigger railroads to go back and wipe out those short-line railroads. So for all those reasons, the view from the

[Translation]

L'article 144 est adopté tel que modifié.

Les articles 145 et 146 sont adoptés.

Le président: Nous n'allons pas poursuivre trop longtemps, monsieur Angus, mais si nous pouvions simplement avancer un peu, nous pourrions ensuite ajourner, car je crois qu'un amendement qui sera déposé en étonnera quelques-uns. Où en sommes-nous? À l'article 149.

Article 149—*Intersections*

M. Benjamin: Qu'en est-il de l'article 147?

Le président: On en a déjà discuté.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Nous en avons terminé avec les articles 147 et 148.

M. Layton: Monsieur le président, plutôt que d'entendre les amendements proposés par M. Ouellet, je crois que les membres du Comité seraient prêts maintenant à voter au sujet de cet article, mes collègues sont prêts à rejeter cet article.

Le président: Contre les droits de circulation.

M. Layton: C'est exact.

Le président: Au sujet des amendements de M. Ouellet, si celui-ci veut bien ne pas les déposer pour le moment, nous allons donc passer au vote au sujet de l'article 149. C'est ce que je vais faire, en soulignant que. . . Eh bien, nous verrons ce qui va se produire. Ce sera. . .

M. Layton: Il y a eu beaucoup de discussions concernant. . .

Le président: Oui, nous allons donc procéder plus rapidement de cette façon, monsieur Ouellet. L'article 149 est donc mis au vote.

L'article 149 est rejeté.

M. Belsher: J'aimerais bien qu'on m'explique ce que nous faisons.

Le président: On laisse tomber les droits de circulation.

M. Belsher: Pourquoi?

M. Ouellet: Nous ne les avons pas par le passé. Dans l'ancienne Loi sur les chemins de fer, on ne mentionne pas les droits de circulation. Par conséquent nous revenons. . .

M. Mulder: Monsieur le président, ainsi qu'on l'a expliqué la semaine dernière, des démarches ont été faites auprès du Comité, et on a laissé entendre que ces droits de circulation pourraient donner au CP des avantages injustes par rapport au CN. Ces droits pourraient également toucher les petites compagnies de chemin de fer au Canada, car leur trafic pourrait être repris par les grosses compagnies de chemin de fer. De même, si un peu plus tard il devait y avoir de petites exploitations des chemins de fer de courte distance, les grosses compagnies

[Texte]

government was that these two clauses, 149 and 150, should be withdrawn.

The Chairman: To withdraw them, we have to vote on them. We have voted on clause 149 and it has been turned down. Let us do 150.

Clause 150 negated.

The Chairman: Now, Mr. Thacker, we go back to clause 135.

On clause 135—*Condition for availability of competitive line rate*

Mr. Thacker: Having voted against terminal running rights, we would ask that you vote for clause 135, with a consequential amendment. . . the clause as amended.

• 2255

Mr. Benjamin: What happened to the amendment on page 76?

The Chairman: That was stood. That is what we are doing right now.

Mr. Benjamin: We are dealing with that amendment then.

The Chairman: Right now, Mr. Benjamin, yes. It has already been moved by Mr. Layton, I think.

Mr. Layton: Is this the one that deals with traffic unless the containers arrive?

The Chairman: No; it is on page 76.

Mr. Layton: "Portion of"?

The Chairman: "Portion of".

Mr. Layton: Okay; "portion of a continuous route for which a rate prescribed".

The Chairman: Yes.

Mr. Layton: I move that subclause 135(2) of Bill C-18 be amended by striking out lines 32 to 38 on page 64 and substituting the following:

portion of a continuous route for which a rate prescribed or determined pursuant to paragraph 153(5)(b) is applicable.

The Chairman: You have moved that and you reminded us you moved it.

Mr. Benjamin: What does that mean? What does paragraph 153(5)(b) say?

Ms Bloodworth: This is the paragraph that says a shipper who has access to interswitching is not also entitled to a competitive line rate. It also precluded somebody who had terminal running rights, but because terminal running rights have been defeated, that is the section that is being removed. So paragraph 153(5)(b) is interswitching rates.

[Traduction]

de chemin de fer pourraient revenir en arrière et éliminer ces exploitations sur de courtes distances. Pour toutes ces raisons, le gouvernement est d'avis que ces deux articles, 149 et 150, doivent être retirés.

Le président: Pour ce faire, nous devons passer au vote. Nous avons voté au sujet de l'article 149, qui a été rejeté. Votons maintenant au sujet de l'article 150.

L'article 150 est rejeté.

Le président: Monsieur Thacker, revenons maintenant à l'article 135.

Article 135—*Condition*

M. Thacker: Puisque nous avons voté contre les droits de circulation, nous vous demanderions de voter en faveur de l'article 135, avec l'amendement corrélatif. . . en faveur de l'article tel que modifié.

M. Benjamin: Qu'est-il arrivé à l'amendement à la page 76?

Le président: Il a été réservé. C'est ce dont nous nous occupons actuellement.

M. Benjamin: Nous examinons cet amendement maintenant?

Le président: Oui, maintenant, monsieur Benjamin. Je crois que l'amendement a déjà été présenté par M. Layton.

M. Layton: S'agit-il de l'amendement qui traite du trafic à moins de l'arrivée des conteneurs?

Le président: Non, on le retrouve à la page 76.

M. Layton: «Partie d'un»?

Le président: «Partie d'un».

M. Layton: Très bien; «partie d'un parcours continu pour laquelle un prix réglementaire est fixé».

Le président: Oui.

M. Layton: Je propose que l'on modifie le paragraphe 135(2) du projet de loi C-18 en retranchant les lignes 32 à 35 et en les remplaçant par ce qui suit:

concurrentiel pour la partie d'un parcours continu pour laquelle un prix réglementaire est fixé en application de l'alinéa 153(5)b).

Le président: Vous l'avez proposé et vous nous le rappelez.

M. Benjamin: Qu'est-ce que cela signifie? Que dit l'alinéa 153(5)b)?

Mme Bloodworth: Il s'agit de l'alinéa stipulant que l'expéditeur qui peut profiter d'un changement de voie n'a pas également droit au prix de ligne concurrentiel. Il exclut également quelqu'un qui a des droits de circulation, mais les droits de circulation ayant été défaits, c'est l'article que nous avons rejeté. Par conséquent, l'alinéa 153(5)b) a trait au prix des changements de voie.

[Text]

The Chairman: So this is really consequential on the votes on terminal running rights?

Ms Bloodworth: Yes.

Amendment agreed to on division.

Mr. Layton: There is a second amendment. Was it carried the first time around, Mr. Chairman, or did we stand it while we were waiting for clause 149?

The Chairman: We only had one stood.

Mr. Layton: We did that one, okay. The carload traffic—

The Chairman: That was carried. The clerk has it carried and I have it carried.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, did we amend lines 42 to 44 on page 64?

The Chairman: Yes, we did, Mr. Belsher. I only stood one clause.

Mr. Belsher: I know, but I did not have it marked down that we had done it.

The Chairman: Well, you did not, but we did.

Clause 135 as amended agreed to.

The Chairman: I must say we have made fairly good progress and we are coming to the end of a fairly long day. Do you want to get into the railway...? Do you want to do clause 153? There are amendments there, are there not?

Mr. Angus: There are five amendments there, Mr. Chairman. We have made excellent progress. We have more than enough time tomorrow to do the remainder of this bill and Bill C-19, so let us call it a—

The Chairman: I must say I think we have made good progress today and I want to thank my colleagues for their co-operation in making their comments short, succinct, and in most cases constructive. We will see you at 9 a.m.—

Mr. Ouellet: Could you tell us what the clauses are that are outstanding? The only clauses outstanding so far are clause 6 and clause 35.

The Chairman: Clause 6 and clause 35, along with what we have from here on.

So thank you very much, colleagues, officials, people behind the mikes and switchers until 9.30 in the morning. The meeting is adjourned.

[Translation]

Le président: Il s'agit donc en réalité d'un amendement corrélatif aux dispositions que nous avons adoptées au sujet des droits de circulation?

Mme Bloodworth: Oui.

L'amendement est adopté à la majorité.

M. Layton: Il y a un deuxième amendement. Est-ce qu'il a été adopté au premier tour, monsieur le président, ou l'avons-nous réservé en attendant d'étudier l'article 149?

Le président: Nous n'en avons réservé qu'un.

M. Layton: Nous en avons donc terminé. Au sujet du transport par wagons à chargement complet. . .

Le président: L'article a été adopté. Le greffier et moi-même l'avons inscrit comme étant adopté.

M. Belsher: Monsieur le président, avons-nous modifié les lignes 42 à 44 à la page 64?

Le président: Oui, monsieur Belsher. Je n'ai réservé qu'un article.

M. Belsher: Je sais, mais je ne l'avais pas noté.

Le président: Vous ne l'avez pas fait, mais nous l'avons fait.

L'article 135 est adopté tel que modifié.

Le président: Je dois vous signaler que nous avons bien avancé, et nous en arrivons à la fin d'une assez longue journée. Voulez-vous que nous abordions la question des chemins de fer...? Voulez-vous que nous passions à l'article 153? Nous avons des amendements à ce sujet, n'est-ce pas?

M. Angus: Il y a cinq amendements pour cet article, monsieur le président. Nous avons bien avancé. Nous avons bien assez de temps demain pour terminer l'étude de ce projet de loi-ci et du projet de loi C-19, par conséquent, disons. . .

Le président: J'avoue que nous avons bien avancé aujourd'hui, et je désire remercier mes collègues de leur coopération, leurs commentaires ont été courts, succincts, et dans la plupart des cas, constructifs. Nous nous reverrons demain à 9 heures. . .

M. Ouellet: Pouvez-vous nous rappeler quels articles sont encore réservés? Les seuls qui le sont, je crois, sont les articles 6 et 35.

Le président: Les articles 6 et 35 et les autres que nous n'avons pas encore soulevés.

Je remercie sincèrement mes collègues, les hauts fonctionnaires, les gens qui sont derrière les microphones et à la console. Nous nous reverrons demain à 9h30. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Transport Commission:

K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

From the Department of Transport:

Nick J. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

James R. Miller, Director General, Strategic Policy.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des transports:

Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire.

Du ministère des Transports:

Nick J. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination;

James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 36

Tuesday, April 14, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 36

Le mardi 14 avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle
transport by extra-provincial undertakings

INCLUDING:

The FIRST and SECOND REPORTS to the House

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

Y COMPRIS:

Les PREMIER et DEUXIÈME RAPPORTS à la
Chambre

APPEARING:

Blaine A. Thacker,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker,
Secrétaire parlementaire du
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall
Micheline Rondeau-Parent
Clerks of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Les greffiers du Comité
Mary MacDougall
Micheline Rondeau-Parent

REPORT TO THE HOUSE

Monday, April 27, 1987

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, February 4, 1987, your Committee has considered Bill C-18, An Act respecting national transportation, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 1

Strike out line 5, on page 1, and substitute the following therefor:

"Transportation Act, 1987."

Clause 3

Strike out line 13, on page 2, and substitute the following therefor:

"meets the highest practicable safety standards"

Strike out line 28, on page 2, and substitute the following therefor:

"to regional economic development and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized."

Strike out line 36, on page 2, and substitute the following therefor:

"so far as practicable, receives fair and reasonable compensation"

Clause 6

Strike out line 33, on page 4, and substitute the following therefor:

"tion 8, of not more than nine members, of which there is at least one representative from each region of Canada."

Add immediately after line 38, on page 4, the following:

"(3) For the purposes of subsection (1), "region of Canada" includes

- (a) the Pacific Region, consisting of the Province of British Columbia and the Yukon Territory;
- (b) the Prairie Region, consisting of the Provinces of Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories;
- (c) the Province of Ontario;
- (d) the Province of Quebec; and
- (e) the Atlantic Region, consisting of the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland."

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le lundi 27 avril 1987

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 4 février 1987, votre Comité a étudié le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 1

Retrancher la ligne 4, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit:

"1. Loi nationale de 1987 sur les trans"

Article 3

Retrancher les lignes 14 et 15, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

"conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique;"

Retrancher la ligne 30, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

"économique régional et la viabilité commerciale des lignes de transport doit être mis en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement."

Retrancher la ligne 38, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

"indemnisé, de façon juste et raisonnable, du coût des ressources, installa"

Article 6

Retrancher la ligne 23, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

"8, d'au plus neuf membres—dont au moins un représentant de chaque région du Canada—nommés par le"

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 27, à la page 4, ce qui suit:

"(3) Pour l'application du paragraphe (1), les régions du Canada sont les suivantes:

- a) la région du Pacifique: la province de la Colombie-Britannique et le territoire du Yukon;
- b) la région des Prairies: les provinces d'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et les territoires du Nord-ouest;
- c) la province d'Ontario;
- d) la province de Québec;
- e) la région Atlantique: les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve."

Strike out lines 39 and 40, on page 4, and lines 1 and 2, on page 5.

Clause 12

Strike out lines 28 and 29, on page 6, and substitute the following therefor:

"officer of the Agency and has the"

Clause 20

Add immediately after line 7, on page 8, the following:

"(2) The Agency may establish regional offices outside of the National Capital Region described in the schedule to the *National Capital Act* and, if any regional offices are established, one shall be in Atlantic Canada and one in Western Canada.

(3) Subject to subsection (4), a member of the Agency appointed under section 6 shall reside in the National Capital Region described in the schedule to the *National Capital Act* or within such distance thereof as is determined by the Governor in Council.

(4) Where a regional office of the Agency is established, a member of the Agency appointed under section 6 and designated for the purposes of this subsection by the Chairman shall reside within such distance of the regional office as is determined by the Chairman."

Renumber the subsequent subclause accordingly.

Clause 21

Strike out lines 15 to 17, on page 8, and substitute the following therefor:

"Agency and the conduct of business at meetings of the Agency."

Clause 35

Add immediately after line 23, on page 13, the following:

"(5) Where under any Act of Parliament the Agency has the power to approve, disallow or regulate terms and conditions of carriage, the Agency may, on complaint or of its own motion, inquire into, hear and determine whether the manner in which a service is being provided by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons.

(6) Where the Agency determines that the manner in which a service is being provided constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons, it may order the carrier to remove the obstacle and may order the carrier to pay compensation for any extra expense incurred by the disabled person arising out of the undue obstacle.

(7) Where the carrier establishes, to the satisfaction of the Agency, that the manner of providing the service complies with any applicable standard of accessibility

Retrancher les lignes 28 et 29, à la page 4, et les lignes 1 et 2, à la page 5.

Article 12

Retrancher les lignes 25 à 27, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

"de l'Office; à ce titre, il assure la direction et le contrôle de ses"

Article 20

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 5, à la page 8, ce qui suit:

"(2) L'Office peut établir des bureaux régionaux hors 1 de la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la *Loi sur la capitale nationale*. Le cas échéant, un bureau régional est établi dans la région de l'Atlantique et un autre dans l'Ouest.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), les membres de l'Office nommés en vertu de l'article 6 résident dans la région de la Capitale nationale définie à l'annexe de la *Loi sur la Capitale nationale* ou dans la périphérie de cette région définie par le gouverneur en conseil.

(4) En cas d'établissement d'un bureau régional de l'Office, les membres de l'Office nommés en vertu de l'article 6 et désignés par le président pour l'application du présent paragraphe résident dans la périphérie du bureau régional définie par le président."

Changer la désignation numérique qui en découle.

Article 21

Retrancher les lignes 14 et 15, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit:

"bres et régir la conduite de ces réunions."

Article 35

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 21, à la page 13, ce qui suit:

"(5) Dans les cas où une loi du Parlement habilite l'Office à approuver, annuler ou régir les conditions de transport, celui-ci peut, à la suite d'une plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur la question—l'entendre et en décider—de déterminer si les modalités du service du transporteur constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes.

(6) S'il décide que les modalités du service constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes, l'Office peut ordonner au transporteur de supprimer l'obstacle et de verser à cette personne une indemnité couvrant les frais supplémentaires qu'elle a supportés en l'occurrence.

(7) Si le transporteur convainc l'Office que les modalités du service sont conformes aux normes d'accès applicables prévues par une loi du Parlement,

prescribed under an Act of Parliament, the Agency shall determine that the manner of providing the service does not constitute an undue obstacle."

Clause 36

Strike out line 42, on page 13, and substitute the following therefor:

"interests of shippers, carriers or passengers in Canada to appear and"

Clause 38

Strike out lines 35 and 36, on page 14, and substitute the following therefor:

"under mortgage or any other cause, a transportation undertaking or portion thereof is oper--"

Clause 42

In the French version only, strike out lines 4 and 5, on page 16, and substitute the following therefor:

"peuvent être assimilés à des ordonnances de la Cour".

In the English version only, strike out lines 5 to 10, on page 16, and substitute the following therefor:

"Agency may be made an order of the Federal Court or of any superior court and is enforceable in the same manner as an order of the court.

(2) To make a decision or order an order of a court, the usual practice"

In the English version only, strike out lines 13 to 45, on page 16, and lines 1 and 2, on page 17, and substitute the following therefor:

"Secretary of the Agency may file with the registrar of the court a certified copy of the decision or order, signed by the Chairman and sealed with the Agency's seal and thereupon the decision or order becomes an order of the court.

(3) Where a decision or order that has been made an order of a court is rescinded or varied by a subsequent decision or order of the Agency, the order of the court shall be deemed to have been cancelled and the subsequent decision or order may, in the same manner, be made an order of the court.

(4) The Agency may, before or after its decision or order is made an order of any court, enforce the decision or order by its own action."

In the French version only, strike out lines 12 to 32, on page 16, and substitute the following therefor:

"moyen d'une copie certifiée conforme, déposée auprès du greffier de la cour par le secrétaire de l'Office, de la décision ou de l'arrêté en cause, signée par le président et revêtue du sceau de l'Office."

In the French version only, strike out line 33, on page 16, and substitute the following therefor:

l'Office statue que ces modalités ne constituent pas un obstacle indu."

Article 36

Retrancher la ligne 37, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

"représentant les intérêts des expéditeurs, des transporteurs ou des voyageurs au"

Article 38

Retrancher la ligne 35, à la page 14, et la remplacer par ce qui suit:

"vabilité ou vente hypothécaire, une entreprise de"

Article 42

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 4 et 5, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit:

"peuvent être assimilés à des ordonnances de la Cour"

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 5 à 10, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit:

"Agency may be made an order of the Federal Court or of any superior court and is enforceable in the same manner as an order of the court.

(2) To make a decision or order an order of a court, the usual practice"

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 13 à 45, à la page 16, et les lignes 1 et 2, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit:

"Secretary of the Agency may file with the registrar of the court a certified copy of the decision or order, signed by the Chairman and sealed with the Agency's seal and thereupon the decision or order becomes an order of the court.

(3) Where a decision or order that has been made an order of a court is rescinded or varied by a subsequent decision or order of the Agency, the order of the court shall be deemed to have been cancelled and the subsequent decision or order may, in the same manner, be made an order of the court.

(4) The Agency may, before or after its decision or order is made an order of any court, enforce the decision or order by its own action."

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 12 à 32, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit:

"moyen d'une copie certifiée conforme, déposée auprès du greffier de la cour par le secrétaire de l'Office, de la décision ou de l'arrêté en cause, signée par le président et revêtue du sceau de l'Office."

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 33, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

“(3) Les décisions ou arrêtés de l'Office qui”

In the French version only, strike out lines 35 and 36, on page 16, and substitute the following therefor:

“tés déjà assimilés à des ordonnances d'une cour sont réputés annuler ces ordonnances et peuvent, selon les”

In the French version only, strike out lines 39 to 41, on page 16, and substitute the following therefor:

“(4) L'Office peut toujours faire exécuter lui-même ses décisions ou arrêtés, même s'ils”

Clause 47

Strike out lines 1 to 18, on page 19, and substitute the following therefor:

“47. Sections 48 to 57 apply only in respect of matters arising between shippers and carriers that involve

(a) the carriage of goods by air to which Part II applies, other than their carriage internationally; or

(b) the carriage of goods by railways to which the *Railway Act* applies, other than

(i) the movement of grain to which the *Western Grain Transportation Act* applies, or

(ii) their carriage in trailers or containers on flat cars unless the containers arrive by water at a port in Canada served by only one railway company for further movement by rail or by rail at such a port in Canada for further movement by water.”

Clause 51

In the French version only, strike out lines 20 and 21, on page 21, and substitute the following therefor:

“à fournir à l'arbitre, des renseignements supplémentaires que celles-ci lui ont fourni à sa demande.”

Strike out lines 35 to 49, on page 21, and lines 1 to 12, on page 22, and substitute the following therefor:

“to be relevant to the matter.”

Clause 52

Add immediately after line 43, on page 22, the following:

“(3) The carrier shall, forthwith after the arbitrator's decision, set out the rate or rates or the conditions associated with the movement of goods that have been selected by the arbitrator in a tariff of the carrier, unless, where the carrier is entitled to keep the rate or rates or conditions confidential, the parties to the

“(3) Les décisions ou arrêtés de l'Office qui”

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 35 et 236, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit:

"tés déjà assimilés à des ordonnances d'une cour sont réputés annuler ces ordonnances et peuvent, selon les"

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 39 à 41, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit:

"(4) L'Office peut toujours faire exécuter lui-même ses décisions ou arrêtés, même s'ils"

Article 47

Retrancher les lignes 1 à 20, à la page 19, et les remplacer par ce qui suit:

"47. Les articles 48 à 57 s'appliquent exclusivement aux différends survenant entre expéditeurs et transporteurs dans les domaines suivants:

a) le transport des marchandises sous le régime de la partie II, à l'exception du transport international de marchandises par air;

b) le transport des marchandises par chemin de fer sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'exception:

(i) du transport de céréales sous le régime de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*,

(ii) de leur transport par remorques ou conteneurs posés sur wagons plats, sauf si les conteneurs arrivent par eau à un port du Canada desservi par une seule compagnie de chemin de fer en vue du transport ultérieur par rail, ou arrivent par rail à ce port du Canada en vue du transport ultérieur par eau."

Article 51

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 20 et 21, à la page 21, et les remplacer par ce qui suit:

"à fournir à l'arbitre, des renseignements supplémentaires que celles-ci lui ont fourni à sa demande."

Retrancher les lignes 28 à 40, à la page 21, et les lignes 1 à 10, à la page 22, et les remplacer par ce qui suit:

"autre élément utile."

Article 52

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 38, à la page 22, ce qui suit:

"(3) Le transporteur inscrit, sans délai après la décision de l'arbitre, les prix ou conditions liés à l'acheminement des marchandises choisis par l'arbitre dans un tarif du transporteur, sauf si, dans les cas où celui-ci a droit de ne pas dévoiler les prix ou conditions, les parties à l'arbitrage conviennent de les

arbitration agree to include the rate or rates or conditions in a contract that the parties agree to keep confidential or in an agreement described in section 121."

Renumber the subsequent subclauses and the cross-references therein accordingly.

Strike out line 47, on page 22, and substitute the following therefor:

"by all of the parties to the arbitration within thirty"

Clause 53

Strike out lines 27 to 30, on page 23, and substitute the following therefor:

"final offer arbitration proceedings.

(2) The shipper and the carrier shall share in the payment of the fee fixed under subsection (1) and in the cost of the preparation of any reasons requested pursuant to section 52 in equal amounts, whether or not the"

Strike out lines 33 to 36, on page 23.

Clause 54

In the English version only, strike out line 38, on page 23, and substitute the following therefor:

"any party to a final offer arbitration wishes"

Strike out line 40, on page 23, and substitute the following therefor:

"confidential.

(a) the Agency and the arbitrator".

Strike out line 45, on page 23, and substitute the following therefor:

"person other than the parties thereto; and

(b) no reasons for the decision given pursuant to subsection 52(4) shall contain those matters or information included in a contract that the parties thereto agreed to keep confidential."

Clause 58

Strike out lines 23 to 45, on page 24, and substitute the following therefor:

"58. Sections 59 to 63 apply only in respect of matters arising between shippers and carriers that involve

(a) the carriage of goods by air to which Part II applies, other than their carriage internationally;

(b) the carriage of goods by railways to which the *Railway Act* applies, other than the movement of grain to which the *Western Grain Transportation Act* applies;

(c) the carriage of goods by water, where the carrier is authorized to do so under Part V or is a member

inclure dans un contrat confidentiel conclu entre les parties ou dans l'accord prévu à l'article 121."

Changer la désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Retrancher la ligne 41, à la page 22, et la remplacer par ce qui suit:

"(4) Sur demande de toutes les parties à l'arbitrage"

Article 53

Retrancher les lignes 20 à 22, à la page 23, et les remplacer par ce qui suit:

"afférents.

(2) Les honoraires fixés en vertu du paragraphe (1) et les frais de préparation des motifs demandés en application de l'article 52 sont à la charge de l'expéditeur et du transporteur en parts égales, même dans les"

Retrancher les lignes 25 à 27, à la page 23.

Article 54

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 38, à la page 23, et la remplacer par ce qui suit:

"any party to a final offer arbitration wishes"

Retrancher les lignes 30 et 31, à la page 23, et les remplacer par ce qui suit:

"rent confidentiels en avise l'Office et:

a) L'Office et l'arbitre prennent toutes mesures justifiées"

Retrancher la ligne 35, à la page 23, et la remplacer par ce qui suit:

"autres que les parties;

b) les motifs des décisions donnés en application du paragraphe 52(4) ne peuvent faire état des renseignements que les parties à un contrat sont convenues de garder confidentiels."

Article 58

Retrancher les lignes 18 à 41, à la page 24, et les lignes 1 et 2, à la page 25, et les remplacer par ce qui suit:

"58. Les articles 59 à 63 s'appliquent exclusivement aux différends survenant entre expéditeurs et transporteurs dans les domaines suivants:

a) le transport de marchandises sous le régime de la partie II, à l'exception du transport international de marchandises par air;

b) le transport de marchandises par chemin de fer sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'exception du transport de céréales sous le régime de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*;

c) le transport de marchandises par eau, si le transporteur y est autorisé sous le régime de la partie

of a conference to which the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979* applies; or

(d) the transmission of a commodity by means of a commodity pipeline as defined in Part VI where a direction of the Minister has been issued under section 240 in respect of the commodity pipeline."

Clause 59

Strike out line 5, on page 25, and substitute the following therefor:

"(2) Where a person or organization has reason to believe"

Clause 60

In the English version only, strike out line 23, on page 26, and substitute the following therefor:

"competitive transportation service; and"

Strike out lines 31 and 32, on page 26, and substitute the following therefor:

"or efficiency factor."

Clause 67

In the French version only, strike out lines 9 and 10, on page 29, and substitute the following therefor:

"Canada ou leurs mandataires et les personnes ou organismes, contrôlés de fait par des canadiens, dont au moins soixante-quinze"

In the French version only, strike out lines 14 and 15, on page 29, and substitute the following therefor:

"sont détenues et contrôlées par des Canadiens"

In the English version only, strike out lines 25 to 30, on page 29, and substitute the following therefor:

"person or entity that is controlled in fact by Canadians and of which at least seventy-five per cent, or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify, of the voting interests of the person or entity are owned and controlled by"

Clause 68

Strike out line 41, on page 31, and substitute the following therefor:

"service, aerial photography service, aerial forest fire management service, aerial"

Clause 72

Strike out line 16, on page 34, and substitute the following therefor:

"areas to be served, size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call,"

Clause 76

Strike out line 18, on page 35, and substitute the following therefor:

V ou s'il est membre d'une conférence sous le régime de la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*;

d) le transport de produits par productoduc au sens de la partie VI, si le productoduc a fait l'objet d'instructions données par le ministre en application de l'article 240."

Article 59

Retrancher la ligne 7, à la page 25, et la remplacer par ce qui suit:

"(2) La personne ou l'organisation ayant des motifs de croire"

Article 60

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 23, à la page 26, et la remplacer par ce qui suit:

"competitive transportation service; and"

Retrancher les lignes 29 et 30, à la page 26, et les remplacer par ce qui suit:

"d'efficacité."

Article 67

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 9 et 10, à la page 29, et les remplacer par ce qui suit:

"Canada ou leurs mandataires et les personnes ou organismes, contrôlés de fait par des canadiens, dont au moins soixante-quinze"

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 14 et 15, à la page 29, et les remplacer par ce qui suit:

"sont détenues et contrôlées par des Canadiens."

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 25 à 30, à la page 29, et les remplacer par ce qui suit:

"person or entity that is controlled in fact by Canadians and of which at least seventy-five per cent, or such lesser percentage as the Governor in Council may be regulation specify, of the voting interests of the person or entity are owned and controlled by"

Article 68

Retrancher la ligne 28, à la page 31, et la remplacer par ce qui suit:

"ou construction, de photographie, d'épandage, de contrôle des incendies de forêt"

Article 72

Retrancher la ligne 12, à la page 34, et la remplacer par ce qui suit:

"desservir, la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les escales, les tarifs,"

Article 76

Retrancher la ligne 15, à la page 35, et la remplacer par ce qui suit:

"one hundred and twenty days after the notice is given or until"

Clause 77

Strike out line 31, on page 35, and substitute the following therefor:

"(a) for such period not exceeding one hundred and twenty"

Clause 91

Strike out line 13, on page 41, and substitute the following therefor:

"areas to be served, size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call,"

Clause 96

Strike out line 43, on page 42, and substitute the following therefor:

"size and type of aircraft to be operated, schedules, places of call, tariffs, fares, rates"

Clause 102

Add immediately after line 21, on page 44, the following:

"or to deem any other area to be within the designated area;"

Add immediately after line 26, on page 44, the following:

"(c) establishing weight groups of aircraft that are permitted to be operated under domestic licences referred to in subsection 72(2), under scheduled international licences or under non-scheduled international licences;

(d) respecting the issuance, amendment and cancellation of permits for the operation of international charters and the operation of domestic charters between points or to or from any point in the designated area in accordance with the public interest and in accordance with such other requirements specified or referred to in the regulations;"

Reletter the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly.

Add immediately after line 8, on page 45, the following:

"(h) respecting tariffs, fares, charges and terms and conditions of carriage applicable to the provision to disabled persons of air services or services incidental thereto;"

Reletter the subsequent paragraphs and the subsequent cross-references thereto accordingly.

Clause 107

Strike out lines 22 to 31, on page 47, and substitute the following therefor:

"cent vingt jours suivant la signification de"

Article 77

Retrancher la ligne 25, à la page 35, et la remplacer par ce qui suit:

"cent vingt jours suivant la date de son constat."

Article 91

Retrancher la ligne 11, à la page 41, et la remplacer par ce qui suit:

"desservir, la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les escales, les tarifs."

Article 96

Retrancher la ligne 32, à la page 42, et la remplacer par ce qui suit:

"points ou régions à desservir, la dimension et la catégorie des aéronefs à exploiter, les horaires, les"

Article 102

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 19, à la page 44, ce qui suit:

"ou en tenant toute autre région pour comprise dans la zone désignée:"

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 23, à la page 44, ce qui suit:

"c) fixer les catégories des aéronefs, selon leur poids, qui peuvent être exploités sous licence intérieure visée au paragraphe 72(2), sous licence internationale service régulier ou sous licence internationale service à la demande;

d) régir la délivrance, la modification et l'annulation des autorisations d'exploitation d'affrètements internationaux et d'affrètements intérieurs soit entre des points situés dans la zone désignée, soit à destination ou à partir d'un de ces points, conformément à l'intérêt public et aux autres exigences précisées ou visées par les règlements."

Changer la désignation littérale et la présentation des renvois qui en découlent.

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 5, à la page 45, ce qui suit:

"h) prendre toute mesure concernant les tarifs, prix, frais et conditions de transport applicables aux services aériens et services connexes offerts aux personnes handicapées."

Changer la désignation littérale des alinéas ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

Article 107

Retrancher les lignes 16 à 26, à la page 47, et les remplacer par ce qui suit:

"Act, as applied by subsection (3), and no proceedings against the person shall be taken by way of summary conviction.

(3) Sections 6.7 to 7.2, 32 and 33 of the *Aeronautics Act* apply in respect of a contravention of a designated provision, with such modifications as the circumstances require, as if each reference in any of those sections and in any documents issued under any of those sections

- (a) to "this Act" were a reference to this Act;
- (b) to a "designated provision" were a reference to a designated provision;
- (c) to "the Minister" were a reference to the Agency; and
- (d) to "regulations made under paragraph 6.6(1)(b)" were a reference to regulations made under paragraph (1)(b)."

Clause 109

Strike out lines 25 to 29, on page 48, and substitute the following therefor:

"except terms and conditions that limit the number of fixed wing aircraft that may be operated;"

Clause 110

In the French version only, strike out lines 3 to 7, on page 50.

In the French version only, add immediately after line 9, on page 50, the following:

""interconnexion" Le transfert du trafic des lignes d'une compagnie de chemin de fer à celles d'une autre compagnie de chemin de fer conformément aux règlements d'application du paragraphe 153(5)."

Strike out line 29, on page 50, and substitute the following therefor:

""tariff" means a schedule of rates, charges and terms"

Clause 113

Strike out lines 12 to 14, on page 52, and substitute the following therefor:

"ion, is warranted."

In the French version only, strike out line 29, on page 52, and substitute the following therefor:

"application du paragraphe (1) et dans les quatre-vingt-dix jours de la réception de la plainte, l'Office"

In the English version only, strike out line 36, on page 52, and substitute the following therefor:

"tion (1) and within ninety days after the complaint is received,

- (a) determine whether the rate in"

In the English version only, strike out lines 38 to 41, on page 52, and substitute the following therefor:

"sur l'aéronautique, appliqués conformément au paragraphe (3); les poursuites pour telle infraction ne peuvent être intentées sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

(3) Les articles 6.7 à 7.2, 32 et 33 de la *Loi sur l'aéronautique* s'appliquent relativement à une infraction à un texte désigné, avec les adaptations de circonstance, comme si la mention dans un de ces articles ou dans un document délivré en vertu d'un de ces articles:

- a) de la "présente loi" était celle de la présente loi;
- b) d'un "texte désigné" était celle d'un texte désigné;
- c) du "ministre" était celle de l'Office;
- d) des "règlements d'application de l'alinéa 6.6(1)(b)" était celle des règlements d'application de l'alinéa (1)(b)."

Article 109

Retrancher les lignes 26 à 29, à la page 48, et les remplacer par ce qui suit:

"l'exception de celles qui restreignent le nombre des"

Article 110

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 3 à 7, à la page 50.

Dans la version française seulement, ajouter immédiatement à la suite de la ligne 9, à la page 50, ce qui suit:

""interconnexion" Le transfert du trafic des lignes d'une compagnie de chemin de fer à celles d'une autre compagnie de chemin de fer conformément aux règlements d'application du paragraphe 153(5)."

Retrancher la ligne 26, à la page 50, et la remplacer par ce qui suit:

""tarif" Barème des prix, frais et autres conditions"

Article 113

Retrancher les lignes 9 à 11, à la page 52, et les remplacer par ce qui suit:

"relativement à ce prix."

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 29, à la page 52, et la remplacer par ce qui suit:

"application du paragraphe (1) et dans les quatre-vingt-dix jours de la réception de la plainte, l'Office"

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 36, à la page 52, et la remplacer par ce qui suit:

"tion (1) and within ninety days after the complaint is received,

- (a) determine whether the rate in"

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 38 à 41, à la page 52, et les remplacer par ce qui suit:

"compensatory; and

(b) where the Agency determines that the rate is not compensatory, unless the company establishes to the satisfaction of the Agency that the rate does"

Clause 135

Strike out lines 32 to 38, on page 64, and substitute the following therefor:

"portion of a continuous route for which a rate prescribed or determined pursuant to paragraph 153(5)(b) is applicable."

Strike out lines 42 to 44, on page 64, and substitute the following therefor:

"carload traffic, unless the containers arrive at a port in Canada by water for further movement by rail or by rail for".

Strike out line 3, on page 65, and substitute the following therefor:

"traffic is moved by rail or seven hundred and fifty miles."

Add immediately after line 4, on page 65, the following:

"(5) Where it is satisfied that no interchange, within the meaning of subsection 134(7), exists within the limit referred to in subsection 135(4), the Agency may, on application of a shipper, establish a competitive line rate for a portion of a movement of traffic that extends over a distance exceeding such limit."

Re-number the subsequent subsection and any cross-references thereto accordingly.

New Clause 143

Add immediately after line 9, on page 69, the following new clause:

"143. Where, as a result of a review conducted pursuant to section 266 or 267, it is found in a report submitted under either of those sections that the financial viability of Canadian railway companies has been seriously affected by the operation of sections 134 to 142, the Governor in Council may, by order, suspend the operation of those sections, either entirely or with respect to such kinds of traffic as are specified in the order, whereupon those sections cease to be in force, entirely or with respect to the specified kinds of traffic, during such period as is specified in the order or until the order is revoked."

Re-number the subsequent clauses and the cross-references thereto accordingly.

Clause 143

Strike out line 45, on page 69, and substitute the following therefor:

"means of a confidential contract or other written agreement, agree on"

"compensatory; and

(b) where the Agency determines that the rate is not compensatory, unless the company establishes to the satisfaction of the Agency that the rate does"

Article 135

Retrancher les lignes 33 à 38, à la page 64, et les remplacer par ce qui suit:

"continu pour laquelle un prix réglementaire est fixé en application de l'alinéa 153(5)b)."

Retrancher les lignes 43 à 45, à la page 64, et les remplacer par ce qui suit:

"neurs qui arrivent à un port du Canada soit par eau en vue du transport ultérieur par rail, soit par rail en vue du transport"

Retrancher la ligne 4, à la page 65, et la remplacer par ce qui suit:

"par rail ou sept cent cinquante milles."

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 4, à la page 65, ce qui suit:

"(5) S'il est convaincu qu'il n'y a pas de lieu de correspondance, au sens du paragraphe 134(7), à l'intérieur de la limite visée au paragraphe 135(4), l'Office peut, sur demande d'un expéditeur, établir un prix de ligne concurrentiel pour une partie d'un transport de marchandises couvrant une distance supérieure à cette limite."

Changer la désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Nouvel article 143

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 9, à la page 69, ce qui suit:

"143. Si, à la suite de l'examen prévu aux articles 266 ou 267, il est conclu dans un rapport soumis en vertu d'un de ces articles que la rentabilité de compagnies de chemin de fer canadiennes est sérieusement compromise par l'application des articles 134 à 142, le gouverneur en conseil peut, par décret, suspendre l'application de ces articles totalement ou relativement aux marchandises qui y sont spécifiées, à la date du décret, ces articles cessent d'être en vigueur totalement ou relativement à ces marchandises pendant la période qui y est spécifiée ou jusqu'à abrogation du décret."

Changer les numéros d'article et la présentation des renvois qui en découlent.

Article 143

Retrancher la ligne 47, à la page 69, et la remplacer par ce qui suit:

"vent s'entendre, par contrat confidentiel ou autre accord écrit, sur"

Clause 144

Strike out lines 9 to 28, on page 71, and substitute the following therefor:

"(5) If a railway company provides facilities for the transportation by rail of motor vehicles or trailers operated by any company under its control for the conveyance of goods for hire or reward, the railway company shall offer to all companies operating motor vehicles or trailers for the conveyance of goods for hire or reward similar facilities at the same rates and on the same terms and conditions as those applicable to the motor vehicles or trailers operated by the company under its control; and the Agency may disallow any rate or tariff not in compliance with this subsection and direct the company to substitute therefor a rate or tariff that complies with this subsection."

Clause 149

Strike out and renumber subsequent clauses accordingly.

Clause 150

Strike out and renumber subsequent clauses accordingly.

Clause 153

In the French version only, strike out lines 31 and 32, on page 80, and substitute the following therefor:

"installations convenables pour permettre l'interconnexion, d'une manière sécuri-"

In the English version only, strike out line 2, on page 81, and substitute the following therefor:

"scribed or determined under subsection (4)"

Strike out lines 16 to 24, on page 81 and renumber the subsequent clauses and the cross-references therein accordingly.

Strike out lines 30 to 39, on page 81, and substitute the following therefor:

"(b) subject to subsection (5), prescribing the rate per car to be charged for interswitching traffic or the manner of determining that rate, including the adjustments to be made to that rate as a result of changes in costs, and establishing distance zones for those purposes; and

(c) prescribing, for the purposes of sub-

Article 144

Retrancher les lignes 9 à 28, à la page 71, et les remplacer par ce qui suit:

"(5) Si une compagnie de chemin de fer fournit des facilités pour le transport par rail de véhicules à moteur ou de remorques exploités par une compagnie quelconque dont elle a le contrôle pour le transport de marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution, la compagnie de chemin de fer doit offrir à toutes les compagnies qui exploitent des véhicules à moteur ou des remorques pour le transport de marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution des facilités analogues aux mêmes taux et aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux véhicules à moteur ou aux remorques exploités par la compagnie dont elle a le contrôle; et l'Office peut rejeter tout taux ou tarif qui n'est pas conforme au présent paragraphe et ordonner à la compagnie de chemin de fer d'y substituer un taux ou tarif conforme au présent paragraphe."

Article 149

Retrancher et changer les numéros d'articles qui en découlent.

Article 150

Retrancher et changer les numéros d'articles qui en découlent.

Article 153

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 31 et 32, à la page 80, et les remplacer par ce qui suit:

"installations convenables pour permettre l'interconnexion, d'une manière sécuri-"

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 2, à la page 81, et la remplacer par ce qui suit:

"scribed or determined under subsection (4)"

Retrancher les lignes 16 à 25, à la page 81 et changer les numéros de paragraphe et la présentation des renvois qui en découlent.

Retrancher les lignes 28 à 38, à la page 81, et les remplacer par ce qui suit:

"a) fixer les modalités de l'interconnexion du trafic;

b) sous réserve du paragraphe (5), fixer le prix par wagon, de même que les modifications de ce prix découlant de la variation des coûts, à exiger pour l'interconnexion du trafic et, à ces fins, établir des zones tarifaires;

c) fixer, pour l'application des paragra-

New Clause 157

Add immediately after line 13, on page 83, the following new clause:

"157. (1) Where the Governor in Council is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with respect to Canadian carriers who transport goods by rail in that country or between that country and Canada, the Governor in Council shall direct the Minister and the Secretary of State for External Affairs to seek the elimination of those practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council may, by order made on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs, take such action as the Governor in Council considers appropriate."

Renumber the subsequent clauses and the cross-references thereto accordingly.

Clause 157

Strike out line 25, on page 84, and substitute the following therefor:

"(e) shall exclude from the costs of the operation of the branch line, allocated overhead costs including"

Strike out lines 31 to 33, on page 84, and substitute the following therefor:

"Canada is

(a) a yard track, a siding or spur that is not a branch line, or other trackage auxiliary to a line of railway, or

(b) another kind of line,

even"

Clause 158

Strike out lines 7 and 8, on page 85, and substitute the following therefor:

"yard track, a siding or spur that is not a branch line or other trackage auxiliary to a line of"

Strike out lines 34 to 42, on page 85, and substitute the following therefor:

"ment;

(b) where the railway company to which the line or segment is conveyed is within the legislative authority of Parliament, it shall be deemed to have assumed all the obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment until those obligations are subsequently lawfully terminated;

Nouvel Article 157

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 13, à la page 83, ce qui suit:

"157. (1) Le gouverneur en conseil doit, s'il constate que le gouvernement d'un pays s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de transporteurs canadiens effectuant du transport de marchandises par rail dans ce pays ou entre ce pays et le Canada, ordonner au ministre et au secrétaire d'État aux Affaires extérieures de mener des consultations en vue de faire cesser ces pratiques.

(2) En cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, par décret, sur recommandation du ministre et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, prendre les mesures qu'il estime indiquées."

Changer la désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Article 157

Retrancher la ligne 25, à la page 84, et la remplacer par ce qui suit:

"e) doit exclure des frais d'exploitation de l'embranchement les frais généraux alloués, notam-

Retrancher les lignes 34 à 36, à la page 84, et les remplacer par ce qui suit:

"ligne est soit une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer, soit"

Article 158

Retrancher la ligne 10, à la page 85, et la remplacer par ce qui suit:

"voie de cour de triage, une voie d'évitement, un épi, ou une autre voie auxi-

Retrancher les lignes 30 à 33, à la page 85, et les remplacer par ce qui suit:

"b) le cessionnaire qui relève de la compétence législative du Parlement est réputé avoir assumé les obligations visées à l'alinéa a) jusqu'à ce que celles-ci prennent fin légalement par la suite;

(c) where there is at the time of the conveyance any agreement between the railway company that conveyed the line or segment and VIA Rail Canada Inc. in respect of the operation of a rail passenger service on the line or segment,

(i) the rights and obligations under the agreement of the conveying railway company in respect of the operation of that service vest in the company to which the line or segment is conveyed and continue, as amended by agreement between VIA Rail Canada Inc. and the company to which the line or segment is conveyed, until the operation of the line or segment is abandoned or the operation of the service is discontinued, and

(ii) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada; and

(d) where the railway company to which the line or segment is conveyed is not within the legislative authority of Parliament and there is not at the time of the conveyance an agreement described in paragraph (c) in respect of the line or segment, any declaration that the line or segment is a work for the general advantage of Canada ceases to have effect.

(5) The declaration referred to in subparagraph (4)(c)(ii) ceases to have effect in respect of a line or segment on the abandonment of the operation of the line or segment or on the discontinuance of the operation of the rail passenger service on the line or segment.

(6) Part VII does not apply in respect of"

Clause 159

Strike out lines 7 and 8, on page 86, and substitute the following therefor:

"respect of a yard track, a siding or spur that is not a branch line, or other tracking auxili-"

Add immediately after line 19, on page 86, the following:

"(4) Notwithstanding anything in this Part, no railway company shall abandon more than four per cent of its total route mileage in any of the first five years after this section comes into force.

(5) Where, at any time in a year, the mileage abandoned by a railway company in that year and the mileage of the company for which abandonment applications are pending exceed four per cent of the company's total route mileage, the Agency shall determine the order in which the applications will be considered and abandonments, where allowed, will occur.

(6) Subsections (4) and (5) do not apply in respect of branch lines designated pursuant to an order continued in effect under section 177 that are abandoned after the expiration of that order."

c) s'il existe, à la date de la cession, un accord entre le cédant et VIA Rail Canada Inc. concernant l'exploitation d'un service voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon:

(i) les droits et obligations du cédant, relatifs à ce service, découlant de l'accord sont dévolus au cessionnaire et ont effet, modifiés par accord entre VIA Rail Canada Inc. et le cessionnaire, jusqu'à l'abandon de l'exploitation soit de l'embranchement ou du tronçon, soit du service.

(ii) l'embranchement ou le tronçon est déclaré ouvrage à l'avantage du Canada en général:

d) si le cessionnaire ne relève pas de la compétence législative du Parlement et s'il n'existe pas, à la date de la cession, d'accord prévu à l'alinéa c) en ce qui concerne l'embranchement ou le tronçon, toute déclaration que celui-ci est un ouvrage à l'avantage du Canada en général cesse d'avoir effet.

(5) La déclaration visée au sous-alinéa (4)c)(ii) cesse d'avoir effet à l'égard d'un embranchement ou d'un tronçon lors de l'abandon de l'exploitation de celui-ci ou du service voyageurs sur celui-ci.

(6) La partie VII ne s'applique pas à la"

Article 159

Retrancher les lignes 7 et 8, à la page 86, et les remplacer par ce qui suit :

"une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou à une autre voie auxiliaire"

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 17, à la page 86, ce qui suit:

"(4) Malgré toute autre disposition de la présente partie, les compagnies de chemin de fer ne peuvent, au cours de chaque des cinq années suivant l'entrée en vigueur du présent article, abandonner plus de quatre pour cent de la longueur totale de leurs lignes.

(5) Si, à un moment donné au cours d'une année, la longueur des embranchements abandonnés par une compagnie de chemins de fer au cours de cette année, ajoutée à celle des embranchements pour lesquels une demande d'abandon est en instance, dépasse quatre pour cent de la longueur totale des lignes de la compagnie, l'Office fixe l'ordre de l'examen des demandes et, le cas échéant, des abandons autorisés.

(6) Les paragraphes (4) et (5) ne s'appliquent pas aux embranchements, désignés en application d'un décret pris en vertu de l'article 177, qui sont abandonnés après l'expiration de ce décret."

Clause 162

Strike out line 5, on page 88, and substitute the following therefor:

"under section 161, and no offer to purchase"

Clause 165

Add immediately after line 14, on page 89, the following:

"or municipal or provincial government or an agent thereof,"

In the French version only, strike out lines 20 and 21, on page 89, and substitute the following therefor:

"l'intérêt public et à son avis, à la fois:

a) cet abandon aurait des réper-"

In the French version only, strike out line 24, on page 89, and substitute the following therefor:

"b) cet abandon aurait des réper-"

In the French version only, strike out line 26, on page 89, and substitute the following therefor:

"c) il y a absence d'autres installa-"

Clause 168

Strike out lines 35 to 39, on page 91, and substitute the following therefor:

"(a) the date that is one year after the date of the order as the date for the abandonment, where VIA Rail Canada Inc. operates a passenger service on the branch line or segment or the branch line or segment is identified in a plan of VIA Rail Canada Inc., approved by the Governor in Council, for the proposed development or expansion of its passenger service as being required for the implementation of the plan; and

(b) such date for the abandonment as it considers to be in the public interest, in any other case.

(2) A date fixed under paragraph (1)(b) shall not be less than thirty days or more than one year after the date of the order.

(3) Where a date for the abandonment of the operation of a branch line or segment has been fixed under paragraph (1)(a), VIA Rail Canada Inc. may, within six months after the date of the order, require the railway company that operates the branch line or segment to transfer it to VIA Rail Canada Inc. on the date fixed in return for the payment by VIA Rail Canada Inc. of such amount as is agreed on by VIA Rail Canada Inc. and the railway company or, where no such agreement is reached before that date, of the amount that represents the net salvage value of the branch line or segment.

Article 162

Retrancher les lignes 6 et 7, à la page 88, et les remplacer par ce qui suit:

"sition au titre de cet article ou d'offre d'achat au titre de l'article 174, l'Office"

Article 165

Retrancher la ligne 9, à la page 89, et la remplacer par ce qui suit:

"décret, sur demande d'un expéditeur, d'un gouvernement municipal ou provincial, ou de leurs mandataires, modi-"

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 20 et 21, à la page 89, et les remplacer par ce qui suit:

"l'intérêt public et à son avis, à la fois:

a) cet abandon aurait des réper-"

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 24, à la page 89, et la remplacer par ce qui suit:

"b) cet abandon aurait des réper-"

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 26, à la page 89, et la remplacer par ce qui suit:

"c) il y a absence d'autres installa-"

Article 168

Retrancher les lignes 34 à 38, à la page 91, et les remplacer par ce qui suit:

"166 ou 175:

a) la date postérieure d'un an à celle de l'arrêté, si VIA Rail Canada Inc. exploite un service voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon ou si celui-ci est désigné dans un programme, approuvé par le gouverneur en conseil, de développement ou d'expansion de ce service comme nécessaire à la réalisation de ce programme;

b) dans les autres cas, la date qu'il estime indiquée dans l'intérêt public.

(2) La date de l'abandon fixée en vertu de l'alinéa (1)b) est postérieure d'au moins trente jours et d'au plus un an.

(3) En cas de fixation de la date d'abandon en vertu de l'alinéa (1)a), VIA Rail Canada Inc. peut, dans les six mois suivant l'arrêté, enjoindre à la compagnie de chemin de fer qui exploite l'embranchement ou le tronçon de le lui céder, à cette date, en contrepartie du paiement de la somme d'argent convenue entre les parties ou, en l'absence d'accord sur cette somme, d'une somme équivalente à la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon.

(4) VIA Rail Canada Inc. shall forthwith after requiring the transfer of a branch line or segment under subsection (3) notify the Agency that it has done so.

(5) Where VIA Rail Canada Inc. requires the transfer of a branch line or segment under subsection (3), the railway company that operates the branch line or segment shall, on the date fixed under paragraph (1) (a) as varied under section 64 or subsection 165(2) or 172(2), transfer the branch line or segment to VIA Rail Canada Inc.

(6) Where VIA Rail Canada Inc. and the railway company do not agree on the amount to be paid before the date fixed under paragraph (1)(a), the Agency shall, within forty-five days after the receipt by it of a request to do so, determine the net salvage value of the branch line or segment.

(7) VIA Rail Canada Inc. shall forthwith upon the transfer of the branch line or segment or the making of a determination under subsection (6), whichever is the later date, pay the amount agreed on or the amount determined to be the net salvage value of the line or segment.

(8) Subsection (5) does not apply where the order for abandonment is rescinded under section 64 or subsection 172(1).

(9) Where a branch line or segment is transferred by a railway company under subsection (5).

(a) the railway company shall not have any obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment:

(b) VIA Rail Canada Inc. shall not have any obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the carriage of goods on the line or segment;

(c) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada; and

(d) VIA Rail Canada Inc. may, notwithstanding subsection 159(1), abandon the operation of the branch line or segment, where the operation of the passenger service is discontinued or the branch line or segment is no longer identified in a plan described in paragraph (1)(a) as being required for the implementation of the plan."

Clause 171

Strike out lines 20 and 21, on page 93, and substitute the following therefor:

"tion;

(c) the branch line has not been transferred to VIA Rail Canada Inc. under subsection 168(5); and

(d) where an order has been made in"

(4) VIA Rail Canada Inc. avis l'Office sans délai de toute demande de cession présentée en vertu du paragraphe (3).

(5) La compagnie de chemin de fer qui reçoit une demande de cession est tenue de céder l'embranchement ou le tronçon à VIA Rail Canada Inc. à la date fixée en vertu de l'alinéa (1)a), modifiée en vertu de l'article 64 ou des paragraphes 165(2) ou 172(2).

(6) En l'absence d'accord, avant la date fixée en vertu de l'alinéa (1)a), entre les parties sur la valeur nette de récupération, l'Office détermine cette valeur dans les quarante-cinq jours suivant la réception d'une demande à cet effet.

(7) VIA Rail Canada Inc. verse la somme convenue ou déterminée comme étant la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon sans délai après la date de la cession de celui-ci ou celle de la détermination prévue au paragraphe (6), en choisissant la plus tardive de ces dates.

(8) Le paragraphe (5) ne s'applique pas en cas d'annulation de l'arrêté d'abandon en vertu de l'article 64 ou du paragraphe 172(1).

(9) En cas de cession d'un embranchement ou d'un tronçon:

a) la compagnie de chemin de fer n'a pas d'obligation en vertu de la présente loi ou d'une autre loi du Parlement en ce qui concerne son exploitation;

b) VIA Rail Canada Inc. n'a pas d'obligation en vertu de la présente loi ou d'une autre loi du Parlement en ce qui concerne le transport de marchandises sur celui-ci;

c) l'embranchement ou le tronçon est déclaré un ouvrage pour l'avantage du Canada en général;

d) VIA Rail Canada Inc. peut, malgré le paragraphe 159(1), abandonner l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon, si le service voyageurs est interrompu ou si l'embranchement ou le tronçon n'est plus désigné comme nécessaire à la réalisation d'un programme visé à l'alinéa (1) a)."

Article 171

Retrancher la ligne 18, à la page 93, et la remplacer par ce qui suit:

"c) l'embranchement n'a pas été cédé à VIA Rail Canada Inc. en vertu du paragraphe 168(5);

d) lorsqu'un décret a été pris à l'égard de"

Clause 174

In the English version only, strike out lines 35 to 38, on page 96, and substitute the following therefor:

"174. (1) An offer to purchase a branch line or a segment thereof for a price, which shall not be less than the net salvage value of the line or segment, may be made to the railway"

Strike out line 41, on page 96, and substitute the following therefor:

"ized to operate the line or segment, in order to continue to operate it, during either"

Strike out lines 4 to 6, on page 98, and substitute the following therefor:

"net salvage value of the line or segment, as determined by the Agency."

Strike out lines 25 to 40, on page 98, and substitute the following therefor:

"(b) where the railway company to which the line or segment is transferred is within the legislative authority of Parliament,

(i) that railway company shall be deemed to have assumed all the obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment, and

(ii) the line or segment shall continue to be a branch line for the purposes of this Division, even though it is not a subsidiary, secondary, local or feeder line of that railway company;

(c) where there is at the time of the transfer an agreement between the railway company that operated the line or segment and VIA Rail Canada Inc. in respect of the operation of a rail passenger service on the line or segment,

(i) the rights and obligations under the agreement of the railway company that operated the line or segment in respect of the operation of that service vest in the railway company to which the line or segment is transferred and continue, as amended by agreement between VIA Rail Canada Inc. and the company to which the line or segment is transferred, until the operation of the line or segment is abandoned or the operation of the service is discontinued, and

(ii) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada;

(d) where the railway company to which the line or segment is transferred is not within the legislative authority of Parliament and there is not at the time of the transfer an agreement described in paragraph (c) in respect of the line or segment, any declaration

Article 174

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 35 à 38, à la page 96, et les remplacer par ce qui suit:

"174. (1) An offer to purchase a branch line or a segment thereof for a price, which shall not be less than the net salvage value of the line or segment, may be made to the railway"

Retrancher les lignes 40 à 42, à la page 96, et les remplacer par ce qui suit:

"exploite d'acheter l'embranchement ou le tronçon pour un prix, non inférieur à la valeur nette de récupération de celui-ci, afin de continuer à l'exploiter, d'un des délais suivants:"

Retrancher les lignes 3 à 5, à la page 98, et les remplacer par ce qui suit:

"b) en l'absence d'un tel accord, la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon, déterminée par l'Office:"

Retrancher les lignes 21 à 34, à la page 98, et les remplacer par ce qui suit:

"b) si la compagnie cessionnaire relève de l'autorité législative du Parlement:

(i) elle est réputée avoir assumé toute obligation visée à l'alinéa a),

(ii) l'embranchement ou le tronçon est considéré comme un embranchement pour l'application de la présente section, même s'il n'est pas une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation pour la compagnie cessionnaire;

c) s'il existe, à la date de la cession, un accord entre la compagnie cédante et VIA Rail Canada Inc. concernant l'exploitation d'un service voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon:

(i) les droits et obligations de la compagnie cédante, relatifs à ce service, découlant de l'accord sont dévolus à la compagnie cessionnaire et ont effet, modifiés par accord entre VIA Rail Canada Inc. et la compagnie cessionnaire, jusqu'à l'abandon soit de l'embranchement ou du tronçon, soit du service,

(ii) l'embranchement ou le tronçon est déclaré un ouvrage à l'avantage du Canada en général;

d) si la compagnie cessionnaire ne relève pas de la compétence législative du Parlement et s'il n'existe pas, à la date de la cession, d'accord prévu à l'alinéa c) en ce qui concerne l'embranchement ou le tronçon, toute déclaration que celui-ci est un

that the line or segment is a work for the general advantage of Canada ceases to have effect; and

(e) the application, if any, for the abandonment of the operation of the line or segment is thereby abated in whole or as to that segment.

(7) The declaration referred to in subparagraph (6)(c)(ii) ceases to have effect in respect of a line or segment on the abandonment of the operation of the line or segment or on the discontinuance of the operation of the rail passenger service on the line or segment.

(8) Where the Agency determines under"

Clause 175

Strike out line 6, on page 99, and substitute the following therefor:

"for shippers served by the line or a segment"

Strike out line 14, on page 99, and substitute the following therefor:

"line or segment or in the area to or from which is shipped the rail traffic that would be affected by the abandonment of the operation of the line or segment than for payments to contin-"

Strike out lines 13 and 14, on page 100, and substitute the following therefor:

"with any persons who are or were regular shippers by rail on the date, or during the two years preceding the date, that the order is"

Strike out line 21, on page 100, and substitute the following therefor:

"the line or segment or in the area to or from which is shipped the rail traffic that will be affected by the abandonment of the operation of the line or segment, if in the opinion of the"

Clause 181

Strike out lines 13 to 19, on page 105 and reletter the subsequent paragraphs and the cross-references therein accordingly.

Clause 209

Strike out line 16, on page 116, and substitute the following therefor:

""tariff" means a schedule of rates, charges and terms"

Clause 210

Strike out line 3, on page 117, and substitute the following therefor:

"not exceed fifty register tons; or"

ouvrage à l'avantage du Canada en général cesse d'avoir effet;

e) la demande, le cas échéant, d'abandon d'exploitation de l'embranchement ou du tronçon est annulée en tout ou quant à ce tronçon.

(7) La déclaration visée au sous-alinéa (6)c)(ii) cesse d'avoir effet à l'égard d'un embranchement ou d'un tronçon lors de l'abandon de l'exploitation de celui-ci ou du service voyageurs sur celui-ci.

(8) Dans les cas où il détermine, en appli-

Article 175

Retrancher les lignes 6 et 7, à la page 99, et les remplacer par ce qui suit:

"transport pour les expéditeurs dans la région desservie par un embranchement ou un tronçon, ou dans la région d'origine ou de destination de l'expédition de marchandises par rail qui sera touchée par l'abandon de l'exploitation de celui-ci, à"

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 14, à la page 99, et la remplacer par ce qui suit:

"line or segment or in the area to or from which is shipped the rail traffic that would be affected by the abandonment of the operation of the line or segment than for payments to contin-"

Retrancher les lignes 13 et 14, à la page 100, et les remplacer par ce qui suit:

"lité, soit avec des expéditeurs réguliers, ou qui l'ont déjà été, par rail sur l'embranchement à la date de l'arrêté ou dans la période de deux ans antérieure à cette date, soit avec"

Retrancher la ligne 20, à la page 100, et la remplacer par ce qui suit:

"région desservie par l'embranchement ou le tronçon, ou dans la région d'origine ou de destination de l'expédition de marchandises par rail qui sera touchée par l'abandon de l'exploitation de celui-ci,"

Article 181

Retrancher les lignes 11 à 18, à la page 105 et changer la désignation littérale et la présentation des renvois qui en découlent.

Article 209

Retrancher la ligne 16, à la page 116, et la remplacer par ce qui suit:

""tarif" Barème des prix, frais et autres conditions"

Article 210

Retrancher la ligne 2, à la page 117, et la remplacer par ce qui suit:

"plus cinquante tonnes;"

Clause 212

Strike out line 18, on page 117, and substitute the following therefor:

"tion (2) are met and the Agency is satisfied that the resupply service would not result in a significant decrease or instability in the level of resupply service provided to the community."

Add immediately after line 14, on page 118, the following:

"(6) The Agency may review and vary the terms and conditions contained in a licence issued under this Part."

Clause 216

In the English version only, strike out line 41, on page 118, and substitute the following therefor:

"licence was issued and may suspend or".

Clause 218

Add immediately after line 16, on page 119, the following:

"(4) The Agency may disallow or suspend a tariff or any portion thereof of any proposed increase in a rate set out in a tariff that the Agency determines to be unjust or unreasonable and may require the licensee to substitute a tariff that is satisfactory to the Agency."

Clause 225

Strike out line 21, on page 120, and substitute the following therefor:

"five years immediately prior to the coming into"

Clause 226

Strike out line 33, on page 120, and substitute the following therefor:

"ply service at any time during the five years immediately"

In the French version only, strike out lines 35 to 37, on page 120, and substitute the following therefor:

"registre maximal, déterminé conformément au paragraphe (2), de l'ensemble des navires qui desservent ces collectivités."

Strike out line 2, on page 121, and substitute the following therefor:

"of the five years immediately prior to the"

Clause 253

Strike out line 31, on page 130, and substitute the following therefor:

"may be prescribed, in excess of ten mil"

Strike out lines 27 to 33, on page 131, and substitute the following therefor:

Article 212

Retrancher la ligne 17, à la page 117, et la remplacer par ce qui suit:

"conditions visées au paragraphe (2) et s'il estime que le service d'approvisionnement n'entraînera pas une diminution notable ou une instabilité du niveau du service d'approvisionnement fourni à la collectivité."

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 10, à la page 118, ce qui suit:

"(6) L'Office peut examiner et modifier les conditions et modalités de la licence délivrée en vertu de la présente partie."

Article 216

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 41, à la page 118, et la remplacer par ce qui suit:

"licence was issued and may suspend or"

Article 218

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 14, à la page 119, ce qui suit:

"(4) L'Office peut annuler ou suspendre tout ou partie d'un tarif ou l'augmentation des prix établis dans un tarif qu'il juge injuste ou déraisonnable et obliger le titulaire à y substituer un tarif que l'Office estime satisfaisant."

Article 225

Retrancher la ligne 19, à la page 120, et la remplacer par ce qui suit:

"225. Toute personne qui, à un moment donné au cours des cinq années pré-

Article 226

Retrancher les lignes 32 et 33, à la page 120, et les remplacer par ce qui suit:

"servies légalement par cette personne, à un moment donné, au cours des cinq années précédant l'entrée en vigueur du présent article;"

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 35 à 237, à la page 120, et les remplacer par ce qui suit:

"registre maximal, déterminé conformément au paragraphe (2), de l'ensemble des navires qui desservent ces collectivités."

Retrancher la ligne 1, à la page 121, et la remplacer par ce qui suit:

"cinq années précédant l'entrée en vigueur du"

Article 253

Retrancher la ligne 33, à la page 130, et la remplacer par ce qui suit:

"d'affaires annuel brut de plus de dix mil"

Retrancher les lignes 23 à 26, à la page 131, et les remplacer par ce qui suit:

"regulations exempting classes of persons or of acquisitions"

Add immediately after line 34, on page 131, the following:

"(5) The Agency may, by order made with the approval of the Governor in Council, exempt a specified person or acquisition from the application of this Part."

Clause 266

Strike out lines 11 to 20, on page 139, and substitute the following therefor:

"(2) The person or persons conducting the review shall assess the effect of the legislation referred to in subsection (1) on shippers, travellers and carriers and on trade, regions and their economic development, and, where necessary or desirable, recommend amendments to

(a) the national transportation policy set out in section 3; and

(b) the legislation referred to in subsection (1)."

Strike out lines 31 to 35, on page 139, and substitute the following therefor:

"(b) the effect of confidential contracts for the transport of rail freight on shippers and on the efficiency of the rail transportation system in the various regions of Canada:"

Strike out lines 26 and 27, on page 140, and substitute the following therefor:

"graph (i):

(i) the effect on employment and management-labour relations;

(j) the effect of sections 134 to 142 on the revenues, financial viability, capital investment and service levels of railway companies; and

(k) such additional matters as the Gover-"

Clause 267

Strike out line 26, on page 141, and substitute the following therefor:

"Parliament;

(e) the effect of sections 134 to 142 on the revenues, financial viability, capital investment and service levels of railway companies; and"

Reletter the subsequent paragraph.

Strike out lines 30 to 33, on page 141, and substitute the following therefor:

"on the review in respect of a year

"règlement, soustraire des catégories de personnes ou d'acquisitions à"

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 27, à la page 131, ce qui suit:

"(5) L'Office peut, par arrêté approuvé par le gouverneur en conseil, soustraire à l'application de la présente partie une personne ou une acquisition désignée."

Article 266

Retrancher les lignes 13 à 22, à la page 139, et les remplacer par ce qui suit:

"(2) La personne ou les personnes qui effectuent l'examen doivent évaluer l'effet des lois visées au paragraphe (1) sur les expéditeurs, voyageurs et transporteurs, de même que sur le commerce et sur les régions et leur développement économique. Ces personnes peuvent, si elles l'estime utile, recommander des modifications:

a) à la politique nationale des transports prévue à l'article 3;

b) aux lois visées au paragraphe (1)."

Retrancher les lignes 33 à 37, à la page 139, et les remplacer par ce qui suit:

"b) l'effet de la conclusion de contrats confidentiels pour le transport de marchandises par chemin de fer sur les expéditeurs et sur l'efficacité du réseau de transport ferroviaire dans les diverses régions du Canada:"

Retrancher la ligne 26, à la page 140, et la remplacer par ce qui suit:

"i) l'effet sur l'emploi et les relations de travail;

j) l'effet des articles 134 à 142 sur les recettes, la rentabilité, les investissements en immobilisations et les niveaux de service des compagnies de chemin de fer;

k) tous autres facteurs que le gouverneur"

Article 267

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 28, à la page 141, ce qui suit:

"e) l'effet des articles 134 à 142 sur les recettes, les investissements en immobilisations et les niveaux de service des compagnies de chemin de fer;"

Changer la désignation littérale qui en découle.

Retrancher les lignes 31 à 34, à la page 141, et les remplacer par ce qui suit:

"(3) Le rapport faisant état des conclusions de l'Office suivant son examen et portant sur une année:

(a) shall include a summary of notices made under subsection 160(1), applications made under subsection 160(4) and abandonment dates fixed under section 168 during the year, as well as of the plans of every railway company under its jurisdiction for the giving of such notices and the making of such applications during the following year; and

(b) shall be submitted by the Agency to the Minister on or before May 31 of the following year."

Add immediately after line 23, on page 142, the following:

"(10) On or before March 1, 1988, the Agency shall submit to the Minister a report containing the summary referred to in paragraph (3)(a) in respect of the year 1987."

Clause 271

Strike out and renumber the subsequent clauses accordingly.

Clause 273

Strike out line 47, on page 145, and substitute the following therefor:

"shall continue to exist and the members thereof shall continue in office as such."

Add immediately after line 49, on page 146, the following:

"(8) While the members of the former authority continue in office in accordance with this section, they may, if so appointed, hold office as members of the Agency, but a person who, pursuant to this subsection, holds more than one office is entitled to be remunerated in respect of one only of those offices.

(9) The Governor in Council, when satisfied that subsections (3) to (5) and (8) are spent, may, by order, repeal those subsections and the former authority thereupon ceases to exist and every person appointed to hold office as member of the former authority thereupon ceases to hold that office.

(10) No person appointed to hold office as member of the former authority has any right to claim or receive any compensation, damages, indemnity or other form of relief from Her Majesty in right of Canada or from any of her servants or agents for ceasing to hold office under subsection (9) or for the abolition of that office by operation of this Act, except to the extent that such relief may be authorized or provided by order of the Governor in Council."

Clause 294

Strike out and renumber the subsequent clauses accordingly.

Clause 295

Strike out lines 14 to 16, on page 154, and substitute the following therefor:

a) contient un résumé des avis donnés en vertu du paragraphe 160(1), des demandes présentées en vertu du paragraphe 160(4) et des dates d'abandon fixées en vertu de l'article 168 au cours de l'année, ainsi que les plans de toutes les compagnies de chemin de fer qui relèvent de sa compétence relatifs aux avis et aux abandons envisagés pour l'année suivante;

b) est soumis au ministre par l'Office au plus tard le 31 mars de l'année suivante."

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 25, à la page 142, ce qui suit:

"(10) L'Office soumet au ministre, au plus tard le 1 mars 1988, un rapport qui contient le résumé visé à l'alinéa (3)a) portant sur l'année 1987."

Article 271

Retrancher et changer les numéros d'articles qui en découlent.

Article 273

Retrancher la ligne 46, à la page 145, et la remplacer par ce qui suit:

"continue d'exister et ses membres sont maintenus en poste."

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 46, à la page 146, ce qui suit:

"(8) Les membres qui sont maintenus en poste aux termes du présent article peuvent simultanément être nommés à l'Office mais alors, les personnes qui, par application du présent paragraphe, détiennent deux postes ne sont rémunérés qu'à l'égard d'un de ces postes.

(9) Le gouverneur en conseil peut, par décret, abroger les paragraphes (3) à (5) et (8) s'il est d'avis qu'ils sont périmés et l'autorité antérieure cesse d'exister et toute personne nommée au poste de membre de l'autorité antérieure cesse d'occuper ce poste.

(10) Les personnes nommées au poste de membres de l'autorité antérieure n'ont aucun droit de réclamer ou de recevoir une compensation, des dommages-intérêts, une indemnité ou une autre forme de dédommagement de Sa Majesté du chef du Canada ou de ses préposés ou mandataires en raison de l'abolition de leur poste en vertu du paragraphe (9) ou par l'application de la présente loi, sauf dans la mesure du dédommagement que le gouverneur en conseil peut autoriser ou prévoir par décret."

Article 294

Retrancher et changer les numéros d'articles qui en découlent.

Article 295

Retrancher les lignes 14 à 17, à la page 154, et les remplacer par ce qui suit:

"paragraph (1)(a) and, subject to section 120 of the *National Transportation Act, 1986* and to the provisions of Division I of Part III of that Act"

Strike out lines 23 and 24, on page 154, and substitute the following therefor:

"section 120 of the *National Transportation Act, 1986* and to the provisions of Division I of Part III of that Act"

Clause 296

Strike out line 38, on page 154, and substitute the following therefor:

"6. (1) For the purpose of sections 112 and"

Strike out line 9, on page 155, and substitute the following therefor:

"Commission.

(2) Traffic moving by rail in containers on trailers out of the select territory described in sections 7 and 12 shall be treated as all rail traffic even though the traffic moves by a mode other than rail from a point of origin within the select territory not served by rail to a point within that territory that is served by rail."

Clause 297

Strike out lines 19 and 20, on page 155, and substitute the following therefor:

"specified in the tariff that is referred to in section 6.

(1.1) In determining for the purposes of this section whether a toll meets the freight rate specified in the tariff that is referred to in section 6, no regard shall be had to any modification of that freight rate by a contract that the parties thereto agree to keep confidential.

(1.2) The Commission, subject to the"

Renumber the subsequent cross-references thereto accordingly.

Clause 302

Strike out line 1, on page 157, and substitute the following therefor:

"302. (1) The definition "pipeline" in section 2"

Add immediately after line 18, on page 157, the following:

"(2) Paragraph (a) of the definition "toll" in section 2 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

(a) for the shipment, transportation, transmission, care, handling or delivery of hydrocarbons or of another commodity that is transmitted through a pipeline, or for storage or demurrage or the like,"

"de l'alinéa (1)a) et, sous réserve de l'article 120 de la *Loi nationale de 1986 sur les transports* et des dispositions de la section I de la partie III de cette loi concernant les tarifs de taxes"

Retrancher les lignes 24 à 26, à la page 154, et les remplacer par ce qui suit:

"sous réserve de l'article 120 de la *Loi nationale de 1986 sur les transports* et des dispositions de la section I de la partie III de cette loi concernant"

Article 296

Retrancher la ligne 41, à la page 154, et la remplacer par ce qui suit:

"6. (1) Pour l'application des articles 112 et"

Retrancher la ligne 9, à la page 155, et la remplacer par ce qui suit:

"nation de la Commission.

(2) Le trafic ferroviaire par conteneurs ou remorques en provenance du territoire choisi visé aux articles 7 et 12 est considéré comme entièrement ferroviaire, même si le transport s'effectue par un mode autre que ferroviaire entre un point d'origine situé dans ce territoire et non desservi par rail et un point qui y est situé et desservi par rail."

Article 297

Retrancher les lignes 18 à 20, à la page 155, et les remplacer par ce qui suit:

"préférés conformes aux taux de fret spécifiés dans le tarif visé à l'article 6.

(1.1) Les modifications du taux de fret, spécifié dans un tarif visé à l'article 6, apportées par un contrat que les parties sont convenues de garder confidentiel ne sont pas prises en compte lors de la détermination, pour l'application du présent article, de la conformité d'une taxe à ce taux de fret.

(1.2) La Commission, sous réserve des"

Changer la présentation des renvois qui en découlent.

Article 302

Retrancher la ligne 1, à la page 157, et la remplacer par ce qui suit:

"302. (1) La définition de "pipe-line", à l'arti-

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 21, à la page 157, ce qui suit:

"(2) L'alinéa a) de la définition de "droit", à l'article 2 de la même loi, est abrogé et remplacé par ce qui suit:

a) pour l'expédition, le transport, la transmission, la garde, la manutention ou la livraison d'hydrocarbure ou d'un autre produit transmis par pipe-line, ou pour l'emménagement, les surestaries et autres choses analogues;"

Clause 322

Strike out lines 6 to 22, on page 165, and substitute the following therefor:

"Canada or not,

(a) for selling, conveying or leasing to the other company all or substantially all the railway and undertaking of the company,

(b) for purchasing or leasing from the other company all or substantially all the railway and undertaking of the other company, or

(c) for amalgamation,

the agreement shall be first approved by resolutions of the shareholders of each company party thereto, each passed by a majority of not less than two thirds of the votes cast by the shareholders who vote in respect of that resolution at a general meeting of the shareholders.""

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-18, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 11 to 36, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

PATRICK NOWLAN,

Chairman.

Article 322

Retrancher les lignes 6 à 23, à la page 165, et les remplacer par ce qui suit:

"Canada:

a) soit pour la vente, la cession ou l'affermage à cette compagnie de la totalité ou de la quasi-totalité de son chemin de fer et de son entreprise,

b) soit pour l'achat ou l'affermage de la totalité ou quasi-totalité de l'entreprise et du chemin de fer de cette compagnie,

c) soit pour la fusion des deux entreprises,

ce traité doit d'abord être approuvé par résolutions des actionnaires de chacune des compagnies parties au traité, adoptées par une majorité d'au moins deux tiers des actionnaires votant sur cette résolution à une assemblée générale des actionnaires."

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-18, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^{os} 11 à 36, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

PATRICK NOWLAN.

REPORT TO THE HOUSE

Monday, April 27, 1987

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SECOND REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, February 11, 1987, your Committee has considered Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings, and has agreed to report it with the following amendments:

New Clause 3

Add immediately after line 35, on page 2, a new clause as follows:

"3. (1) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province affected thereby, make regulations respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings or extra-provincial truck undertakings including, without limiting the generality of the foregoing, regulations respecting audit, inspection, entry on premises and the provision of information.

(2) A regulation under subsection (1) may incorporate by reference the law of a province as amended from time to time.

(3) No person shall operate an extra-provincial bus undertaking or extra-provincial truck undertaking in contravention of any regulation made under subsection (1)."

Renumber the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 3

Strike out lines 5 and 6, on page 3, and substitute the following therefor:

"undertaking in that province except under and in accordance with a licence issued under the au-"

Clause 6

Strike out lines 28 and 29, on page 3, and substitute the following therefor:

"undertaking in that province except under and in accordance with a licence issued under the au-"

Clause 7

In the English version only, strike out lines 9 and 10, on page 4, and substitute the following therefor:

"mits to the board prescribed evidence that the applicant meets the prescribed"

Strike out lines 24 to 47, on page 4, and lines 1 to 11, on page 5, and substitute the following therefor:

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le lundi 27 avril 1987

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 11 février 1987, votre Comité a étudié le projet de loi C-19. Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Nouvel article 3

Ajouter immédiatement après la ligne 42, à la page 2, ce qui suit:

"3. (1) Le gouverneur en conseil peut par règlement, sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de chaque province touchée, régir la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar ou des entreprises de camionnage extra-provinciales, notamment la vérification, l'inspection, la pénétration de lieux et la fourniture de renseignements.

(2) Les règlements d'application du paragraphe (1) peuvent incorporer par renvoi la loi d'une province, avec ses modifications.

(3) L'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage est subordonnée à l'observation des règlements d'application du paragraphe (1)."

Changer la désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Article 3

Retrancher les lignes 5 et 6, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

"transport par autocar est subordonnée à l'obtention et à l'observation des conditions de la licence d'exploitation délivrée"

Article 6

Retrancher la ligne 27, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

"locale est subordonnée à l'obtention et à l'observation des conditions de la"

Article 7

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 9 et 10, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

"mits to the board prescribed evidence that the applicant meets the prescribed"

Retrancher les lignes 22 à 48, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

"evidence to the contrary, the operation of the extra-provincial truck undertaking in respect of which the licence is sought would likely be detrimental to the public interest."

Strike out lines 23 to 32, on page 5, and substitute the following therefor:

"licence is sought would likely be detrimental to the public interest."

Strike out lines 44 to 48, on page 5, and substitute the following therefor:

"(6) Subject to subsection 9(3) but notwithstanding any other provision of this Part, after the day on which subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) cease to have effect,"

Strike out line 8, on page 6, and substitute the following therefor:

"tion referred to in subsection 9(3), shall"

Clause 8

Strike out lines 21 to 23, on page 6, and substitute the following therefor:

"applicant's identity and service proposal:"

Add immediately after line 41, on page 6, the following:

"(f) authorizing any person or body to determine and certify whether an applicant for a licence under this Part meets, or the holder of a licence issued under the authority of this Part continues to meet, the requirements related to safety that are included in the criteria prescribed pursuant to paragraph (e) and to determine and certify the level at which the applicant or holder of the licence meets those requirements;"

Renumber the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly.

Strike out lines 46 to 48, on page 6, and lines 1 to 10, on page 7 and renumber the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly.

Strike out lines 17 and 18, on page 7, and substitute the following therefor:

"shall include requirements related to safety and insurance, and may include requirements relating to bonding coverage, and any"

Clause 9

Strike out lines 21 to 27, on page 7, and substitute the following therefor:

"9. (1) The holder of a licence issued under the 1 authority of this Part shall not operate the undertaking in respect of which the licence was issued during any period during which the holder does not meet the criteria prescribed pursuant to paragraph 8(1)(e)."

"par l'office, que, en l'absence de preuve contraire, l'exploitation de l'entreprise de camionnage extra-provinciale est susceptible de nuire à l'intérêt public."

Retrancher les lignes 19 à 28, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

"demande de licence est susceptible de nuire à l'intérêt public."

Retrancher les lignes 41 et 42, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

"phe 9(3), après la date de cessation d'effet des paragraphes 7(3) à (5) et des alinéas 8(1)a) à d)."

Retrancher la ligne 6, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

"condition visée au paragraphe 9(3), dont"

Article 8

Retrancher les lignes 19 à 21, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

"leur identité et leur proposition de service;"

Ajouter immédiatement après la ligne 38, à la page 6, ce qui suit:

"f) charger une personne ou un organisme d'établir l'observation, d'une part par les demandeurs de la licence prévue par la présente partie, d'autre part par les titulaires de celle-ci, des éléments relatifs à la sécurité compris parmi les critères réglementaires fixés en vertu de l'alinéa e) et d'établir le niveau d'observation de ces éléments par les demandeurs et titulaires;"

Changer la désignation littérale qui en découlent.

Retrancher les lignes 43 à 47, à la page 6, et les lignes 1 à 7, à la page 7 et changer la désignation littérale et la présentation des renvois qui en découlent.

Retrancher les lignes 14 à 16, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

"visé à l'alinéa (1)e) doivent comprendre des éléments relatifs à la sécurité et aux assurances et peuvent comprendre des éléments relatifs aux cautionnements et à toute autre exi-"

Article 9

Retrancher les lignes 20 à 27, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

"9. (1) Le titulaire de la licence prévue par la présente partie ne peut exploiter l'entreprise à l'égard de laquelle la licence a été délivrée au cours d'une période où il ne se conforme pas aux critères réglementaires fixés en vertu de l'alinéa 8(1)e)."

Strike out lines 28 to 31, on page 7, and substitute the following therefor:

"(2) A licence issued under the authority of this Part is not transferable.

(3) It is a condition of every licence issued under the authority of this Part that the holder thereof will comply with subsections (1) and (2) and any regulations made under subsection 3(1)."

Clause 11

Strike out lines 2 and 3, on page 8, and substitute the following therefor:

"except under and in accordance with a licence issued under the authority of Part II and"

New Clause 16

Add immediately after line 41, on page 8, a new clause as follows:

"16. (1) Where the Minister is of the opinion that a government in a foreign country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with regard to Canadian carriers that transport goods by motor vehicle in that country or between that country and Canada, the Minister shall, with the concurrence of the Secretary of State for External Affairs, seek elimination of such practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs made after consultation by the Minister with the government of each province affected thereby, notwithstanding this Act or any other Act of Parliament, by order,

(a) prohibit or restrict the issuance of any licence under the authority of this Act to any foreign carrier, all foreign carriers or any class of foreign carrier,

(b) direct any provincial transport board to amend or suspend any licence issued under the authority of this Act to any foreign carrier, all foreign carriers or any class of foreign carrier, and

(c) direct any provincial transport board to reinstate any licence suspended in accordance with a direction issued under paragraph (b),

subject to such terms and conditions as may be specified in the order, and a provincial transport board to which the order applies shall comply with the order."

Retrancher les lignes 28 à 30, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

"(2) Les licences délivrées en application de la présente partie sont incessibles.

(3) L'observation, par les titulaires des licences délivrées en application de la présente partie, des paragraphes (1) et (2) et des règlements d'application du paragraphe 3(1) constitue une condition de celles-ci."

Article 11

Retrancher la ligne 3, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit:

"de la licence prévue par la présente partie et à l'observation des conditions de celle-ci."

Nouvel article 16

Ajouter immédiatement après la ligne 36, à la page 8, ce qui suit:

"16. (1) Le ministre doit, s'il constate qu'un gouvernement dans un pays étranger s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de transporteurs canadiens effectuant du transport routier de marchandises dans ce pays ou entre ce pays et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, en vue de faire cesser ces pratiques.

(2) En cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, par décret, malgré la présente loi ou toute autre loi du Parlement, sur recommandation du ministre et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures après consultation par le ministre du gouvernement de chaque province touchée, soit interdire ou restreindre la délivrance de licences sous le régime de la présente loi à un transporteur étranger, à l'ensemble de tels transporteurs ou à une catégorie de ceux-ci, soit ordonner à un office provincial de modifier ou de suspendre une licence ainsi délivrée à un tel transporteur, à cet ensemble ou à une telle catégorie, ou de rétablir une licence ainsi suspendue, aux conditions que peut prévoir le décret. L'office provincial est tenu de se conformer au décret."

Renumber the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

New Clause 26

Add immediately after line 4, on page 12, a new clause as follows:

"26. For greater certainty, every licence authorizing the operation of an extra-provincial bus undertaking between any two points in a province that purports to have been issued under a law of the province prior to the coming into force of this Act, except section 24, and that purports to be in effect on the day immediately before this Act, except section 24, comes into force shall be deemed to have been issued under the authority of Part I of this Act if that licence was issued to a person who at the time of issuance was the holder of a licence issued under the authority of the Motor Vehicle Transport Act, being chapter M-14 of the Revised Statutes of Canada, 1970, in respect of the same extra-provincial bus undertaking."

Renumber the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

New Clause 27

Add immediately after line 22, on page 12, a new clause as follows:

"27. For greater certainty, every licence authorizing the operation of an extra-provincial truck undertaking between any two points in a province that purports to have been issued under a law of the province prior to the coming into force of this Act, except section 24, and that purports to be in effect on the day immediately before this Act, except section 24, comes into force shall be deemed to have been issued under the authority of Part III of this Act if that licence was issued to a person who at the time of issuance was the holder of a licence issued under the authority of the Motor Vehicle Transport Act, being chapter M-14 of the Revised Statutes of Canada, 1970, in respect of the same extra-provincial truck undertaking."

Renumber the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 30

Strike out lines 3 to 6, on page 13, and substitute the following therefor:

"30. (1) Subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1) (a) to (d) shall, subject to subsections (2) to (4), cease to have effect five years after the day on which this Act, except section 24, comes into force.

(2) The Minister shall, after the expiration of three years after the coming into force of subsections 7(3) to (5) and before the expiration of four years after the coming into force of those subsections, undertake and complete a comprehensive review of the operation and effect of those subsections.

Changer la désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Nouvel article 26

Ajouter immédiatement après la ligne 3, à la page 12, ce qui suit:

"26. Il est entendu que les permis d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar entre deux points situés dans une province, censés à l'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24, délivrés sous le régime d'une loi de la province et valides, sont réputés être des licences délivrées en application de la partie I de la présente loi, si ce permis a été délivré à une personne qui était, à cette date, titulaire d'un permis délivré pour la même entreprise en application de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, chapitre M-14 des Statuts révisés du Canada de 1970."

Changer la désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Nouvel article 27

Ajouter immédiatement après la ligne 19, à la page 12, ce qui suit:

"27. Il est entendu que les permis d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de camionnage entre deux points situés dans une province, censés à l'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24, délivrés sous le régime d'une loi de la province et valides, sont réputés être des licences délivrées en application de la partie III de la présente loi, si ce permis a été délivré à une personne qui était, à cette date, titulaire d'un permis délivré pour la même entreprise en application de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, chapitre M-14 des Statuts révisés du Canada de 1970."

Changer la désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Article 30

Retrancher les lignes 3 à 6, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

"30. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les paragraphes 7(3) à (5) et les alinéas 8(1)a) à d) cessent d'avoir effet cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24.

(2) Entre la fin de la troisième année et celle de la quatrième année de l'entrée en vigueur des paragraphes 7(3) à (5), le ministre effectue un examen complet de leur application et de leurs effets.

(3) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province, after the completion of the review referred to in subsection (2) and before subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) cease to have effect pursuant to subsection (1), by proclamation, continue subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) in force for such further period as is specified in the proclamation.

(4) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province, at any time while subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) are in force pursuant to subsection (3) or this subsection, by proclamation, continue subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) in force for such further period as is specified in the proclamation."

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-19, as amended, for use of the House of Commons at report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 11 to 36, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

PATRICK NOWLAN,
Chairman.

(3) Sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de toutes les provinces et achèvement de l'examen prévu au paragraphe (2), le gouverneur en conseil peut, par proclamation, proroger pour une période spécifiée la durée d'application des paragraphes 7(3) à (5) et des alinéas 8(1)a) à d) pendant qu'ils sont en vigueur.

(4) Sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de toutes les provinces le gouverneur en conseil peut, par proclamation, proroger pour une période spécifiée la durée d'application de ces mêmes dispositions pendant qu'elles sont en vigueur en application du paragraphe (3) ou du présent paragraphe."

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-19, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^{os} 11 à 36, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
PATRICK NOWLAN.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 14, 1987
(59)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:37 o'clock a.m., this day, in room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Ross Belsher, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Acting Members present: Robert Layton for Ross Belsher; Robert Layton for Terry Clifford; Robert Layton for Dennis Cochrane; Robert Layton for Darryl Gray; Robert Layton for Joe Reid; Robert Layton for Gordon Taylor; Bill Vankoughnet for Terry Clifford.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel. *From the Department of Transport:* Nick J. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987, and Wednesday, February 11, 1987, relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11.*)

The Committee resumed consideration of its clause-by-clause study of Bill C-18.

The Committee resumed consideration of clauses previously allowed to stand.

On Clause 153

Robert Layton proposed to move,—That Clause 153 be amended, in the French version only, by striking out the line preceding line 21, on page 80, and substituting the following therefor:

“Interconnexion”

The Chairman ruled the amendment out of order on the grounds that headings do not constitute part of the bill.

By unanimous consent, on motion of Robert Layton, it was agreed,—That Clause 153 be amended by striking out, in the French version only, lines 31 and 32, on page 80, and substituting the following therefor:

“installations convenables pour permettre l'interconnexion, d'une manière sécuri-”

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 14 AVRIL 1987
(59)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 37, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Ross Belsher, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Membres suppléants présents: Robert Layton remplace Ross Belsher; Robert Layton remplace Terry Clifford; Robert Layton remplace Dennis Cochrane; Robert Layton remplace Darryl Gray; Robert Layton remplace Joe Reid; Robert Layton remplace Gordon Taylor; Bill Vankoughnet remplace Terry Clifford.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Comparait: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Maitre K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire. *Du ministère des Transports:* Nick J. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11.*)

Le Comité reprend l'étude, article par article, du projet de loi C-18.

Le Comité reprend l'étude des articles précédemment réservés.

Article 153

Robert Layton a l'intention de proposer,—Que l'article 153 soit modifié dans la version française seulement, en substituant à l'intertitre qui précède la ligne 21, page 80, ce qui suit:

«Interconnexion»

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car les intertitres ne font pas partie du projet de loi.

Par consentement unanime, sur motion de Robert Layton, il est convenu,—Que l'article 153 soit modifié dans la version française seulement en substituant aux lignes 31 et 32, page 80, ce qui suit:

«installations convenables pour permettre l'interconnexion, d'une manière sécuri-»

and by striking out, in the English version only, line 2, on page 81, and substituting the following therefor:

“scribed or determined under subsection (4)”

and by striking out lines 16 to 24, on page 81;

and by renumbering the subsequent clauses and the cross-references therein accordingly;

and by striking out lines 30 to 39, on page 81, and substituting the following therefor:

“(b) subject to subsection (5), prescribing the rate per car to be charged for interswitching traffic or the manner of determining that rate, including the adjustments to be made to that rate as a result of changes in costs, and establishing distance zones for those purposes; and

(c) prescribing, for the purposes of sub-”

Fernand Robichaud moved.—That Clause 153 be amended by adding immediately after line 2, on page 82, the following:

“(7)(a) Where the Agency prescribes rates pursuant to this section, it shall take into account the fair market value of the assets involved; and

(b) the Agency shall include in the calculation of such rates the appropriate variable costs and a contribution which is adequate to meet the railway's long-term needs.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

André Ouellet moved.—That Clause 153 be amended by striking out lines 8 to 13, on page 82, and substituting the following therefor:

“(8)(a) The Agency shall review the regulations made pursuant to subsections (5)(a), (c) and (d) whenever the circumstances warrant but not later than five years after the day on which those regulations are made and every five years thereafter.

(b) The Agency shall review the rates made pursuant to subsection (5)(b) whenever the circumstances warrant but not later than one year after the day on which those rates are made and every year thereafter, either on an ad hoc basis or by way of indexation, in order to reflect rail cost inflation.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 5.

André Ouellet moved.—That Clause 153 be amended by adding immediately after line 13, on page 82, the following:

“153.1 (1) In this section “Canadian Company” has the same meaning as under S.131(1).

et en substituant dans la version anglaise seulement, à la ligne 2, page 81, ce qui suit:

«scribed or determined under subsection (4)»

en retranchant les lignes 16 à 25, page 81;

et renumérotant à l'avenant les articles et les renvois qui en découlent;

et en substituant aux lignes 28 à 38, page 81, ce qui suit:

«a) fixer les modalités de l'interconnexion du trafic;

b) sous réserve du paragraphe (5), fixer le prix par wagon, de même que les modifications de ce prix découlant de la variation des coûts, à exiger pour l'interconnexion du trafic et, à ces fins, établir des zones tarifaires;

c) fixer, pour l'application des paragra-

Fernand Robichaud propose.—Que l'article 153 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 82, ce qui suit:

«(7) a) Lorsqu'il fixe les prix en application du présent article, l'Office prend en compte la juste valeur marchande des biens en cause; et

b) L'Office inclut, dans le calcul des prix, les coûts variables adéquats et une indemnité suffisante pour satisfaire les besoins à long terme du chemin de fer.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5

André Ouellet propose.—Que l'article 153 soit modifié en substituant aux lignes 8 à 12, page 82, ce qui suit:

(8) a) L'Office révisé les règlements d'application des paragraphes 5a), c) et d) à des intervalles de cinq ans à compter de leur date ou à des intervalles plus rapprochés si les circonstances le justifient.

(8) b) L'Office révisé les prix établis en application de l'alinéa (5)b) lorsque les circonstances le justifient, mais au plus tard un an après leur date d'établissement et à des intervalles de un an par la suite, soit au moyen d'une mesure spéciale, soit par l'indexation afin de tenir compte de l'inflation que subit le chemin de fer.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 5

André Ouellet propose.—Que l'article 153 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 12, page 82, ce qui suit:

153.1 (1) Dans le présent article, «compagnie canadienne» a la même signification que celle qui est donnée au paragraphe 131(1).

(2) In this section "Other Company" means a railway company not subject to the Railway Act, 1970 RSC, R-9.

(3) Sections 134 to 142, Sections 149, 150, and Section 153 do not apply to movements of traffic of a shipper who is transporting goods by means of more than one railway, one of which is the Other Company from a point in the U.S. or in a province of Canada to a point in Canada or from a point in Canada to a point in the U.S. or in a province of Canada unless reciprocal arrangements between the Other Company and the Canadian Company whose right of way is being used or enjoyed or whose facilities are being provided to the Other Company in accordance with those sections are either agreed to between the two companies or determined by the Agency.

(4) Notwithstanding subsection (3), where the Other Company is transporting goods from a point in the U.S. to a point in Canada or from a point in Canada to a point in the U.S., such reciprocal arrangements are not required within and including a radius of four miles from the interchange of such other company and the Canadian Company where such interchange is in Canada."

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negative: Yeas: 4; Nays: 6.

Clause 153, as amended, carried.

By unanimous consent, Terry Clifford moved,—That Bill C-18 be amended by adding immediately after line 13, on page 83, a new clause as follows:

"156.1 (1) Where the Minister is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with regard to Canadian carriers that transport goods by railway in that country or between that country and Canada, the Minister shall, with the concurrence of the Secretary of State for External Affairs, seek elimination of such practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council, on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs shall take such action as it deems appropriate."

After debate, the amendment was, by unanimous consent, allowed to stand.

On Clause 157

On motion of Terry Clifford, it was agreed,—That Clause 157 be amended by striking out line 25, on page 84, and substituting the following therefor:

"(e) shall exclude from the costs of the operation of the branch line, allocated overhead costs including"

(2) Dans le présent article, «autre compagnie» s'entend d'une compagnie de chemin de fer qui n'est pas assujettie à la Loi sur les chemins de fer de 1970, SRC R-9.

(3) Les articles 134 à 142, 149, 150 et 153 ne s'appliquent pas au trafic d'un expéditeur qui transporte des marchandises en recourant à plusieurs chemins de fer, dont l'un est l'«autre compagnie», d'un point d'origine aux États-Unis ou dans une province du Canada à un point de destination au Canada, ou d'un point d'origine au Canada à un point de destination aux États-Unis ou dans une province du Canada, à moins que ne soient conclues entre les deux parties ou imposées par l'Office des ententes réciproques entre l'«autre compagnie» et la compagnie canadienne qui cède ses voies à l'«autre compagnie» ou lui permet d'utiliser ses installations conformément aux dispositions desdits articles.

(4) Nonobstant le paragraphe (3), lorsque l'autre compagnie transporte des marchandises d'un point situé au Canada, ou inversement, aucun accord réciproque n'est nécessaire lorsque la correspondance entre l'autre compagnie et la compagnie canadienne se fait au Canada et dans un rayon de quatre milles.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour 4; Contre: 6

L'article 153, sous sa forme modifiée, est adopté.

Par consentement unanime, Terry Clifford propose.—Que le projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 13, page 83, un nouvel article ainsi libellé:

"156.1 (1) Le ministre doit, s'il constate que le gouvernement d'un pays étranger s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de transporteurs canadiens effectuant du transport routier de marchandises dans ce pays ou entre ce pays et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du secrétaire d'État aux Affaires extérieures en vue de faire cesser ces pratiques."

(2) Lorsque les consultations visées au paragraphe (1) n'aboutissent pas à l'élimination des pratiques mentionnées dans ce paragraphe, le gouverneur en conseil, agissant sur la recommandation du ministre et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, prend les mesures qu'il juge appropriées.

Après débat, l'amendement est réservé à l'unanimité.

Article 157

Sur motion de Terry Clifford, il est convenu.—Que l'article 157 soit modifié en substituant à la ligne 25, page 84, ce qui suit:

"(e) doit exclure des frais d'exploitation de l'embranchement les frais généraux alloués, notam—"

At 10:15 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:48 o'clock a.m., the sitting resumed.

On motion of Terry Clifford, it was agreed.—That Clause 157 be amended by striking out lines 31 to 33, on page 84, and substituting the following therefor:

“Canada is

(a) a yard track, a siding or spur that is not a branch line, or other trackage auxiliary to a line or railway, or

(b) another kind of line,

even”

Clause 157, as amended, carried.

On Clause 158

On motion of Terry Clifford, it was agreed.—That Clause 158 be amended by striking out lines 7 and 8, on page 85, and substituting the following therefor:

“yard track, a siding or spur that is not a branch line or other trackage auxiliary to a line of”

On motion of Terry Clifford, it was agreed.—That Clause 158 be amended by striking out lines 34 and 42, on page 85, and substituting the following therefor:

“ment;

(b) where the railway company to which the line or segment is conveyed is within the legislative authority of Parliament, it shall be deemed to have assumed all the obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment until those obligations are subsequently lawfully terminated;

(c) where there is at the time of the conveyance any agreement between the railway company that conveyed the line or segment and VIA Rail Canada Inc. in respect of the operation of a rail passenger service on the line or segment,

(i) the rights and obligations under the agreement of the conveying railway company in respect of the operation of that service vest in the company to which the line or segment is conveyed and continue, as amended by agreement between VIA Rail Canada Inc. and the company to which the line or segment is conveyed, until the operation of the line or segment is abandoned or the operation of the service is discontinued, and

(ii) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada; and

(d) where the railway company to which the line or segment is conveyed is not within the legislative authority of Parliament and there is not at the time of the conveyance an agreement described in

A 10 h 15, le Comité interrompt les travaux.

A 10 h 48, le Comité reprend les travaux.

Sur motion de Terry Clifford, il est convenu.—Que l'article 157 soit modifié en substituant aux lignes 34 à 36, page 84, ce qui suit:

«ligne est soit une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer, soit»

L'article 157, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 158

Sur motion de Terry Clifford, il est convenu.—Que l'article 158 soit modifié en substituant à la ligne 10, page 85, ce qui suit:

«voie de cour de triage, une voie d'évitement, un épi, ou une autre voie auxi-»

Sur motion de Terry Clifford, il est convenu.—Que l'article 158 soit modifié en substituant aux lignes 30 à 33, page 85, ce qui suit:

b) le cessionnaire qui relève de la compétence législative du Parlement est réputé avoir assumé les obligations visées à l'alinéa a) jusqu'à ce que celles-ci prennent fin légalement par la suite;

c) s'il existe, à la date de la cession, un accord entre le cédant et VIA Rail Canada Inc. concernant l'exploitation d'un service voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon:

(i) les droits et obligations du cédant, relatifs à ce service, découlant de l'accord sont dévolus au cessionnaire et ont effet, modifiés par accord entre VIA Rail Canada Inc. et le cessionnaire, jusqu'à abandon de l'exploitation soit de l'embranchement ou du tronçon, soit du service,

(ii) l'embranchement ou le tronçon est déclaré ouvrage à l'avantage du Canada en général;

d) si le cessionnaire ne relève pas de la compétence législative du Parlement et s'il n'existe pas, à la date de la cession, d'accord prévu à l'alinéa c) en ce qui concerne l'embranchement ou le tronçon, toute

paragraph (c) in respect of the line or segment, any declaration that the line or segment is a work for the general advantage of Canada ceases to have effect.

(5) The declaration referred to in subparagraph (4) (c)(ii) ceases to have effect in respect of a line or segment on the abandonment of the operation of the line or segment or on the discontinuance of the operation of the rail passenger service on the line or segment.

(6) Part VII does not apply in respect of"

Clause 158, as amended, carried.

On Clause 159

Fernand Robichaud moved an amendment previously allowed to stand which was, by unanimous consent, amended to read as follows:

That Clause 159 be amended by adding immediately after line 5, on page 86, the following:

"(2) The Agency shall not order the abandonment of the operation of any rail line in Canada before January 1, 1990."

After debate, the question being put on the amendment, as amended, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

On motion of Robert Layton, it was agreed,—That Clause 159 be amended by striking out lines 7 and 8, on page 86, and substituting the following therefor:

"respect of a yard track, a siding or spur that is not a branch line, or other trackage auxili—"

Dennis Cochrane moved,—That Clause 159 be amended by adding immediately after line 19, on page 86, the following:

"(4) Notwithstanding anything in this Part, no railway company shall abandon more than four per cent of its total route mileage in any of the first five years after this section comes into force.

(5) Where, at any time in a year, the mileage abandoned by a railway company in that year and the mileage of the company for which abandonment applications are pending exceed four per cent of the company's total route mileage, the Agency shall determine the order in which the applications will be considered and abandonments, where allowed, will occur.

(6) Subsections (4) and (5) do not apply in respect of branch lines designated pursuant to an order continued in effect under section 177 that are abandoned after the expiration of that order."

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 2.

Clause 159, as amended, carried.

Clauses 160 and 161 carried severally.

déclaration que celui-ci est un ouvrage à l'avantage du Canada en général cesse d'avoir effet.

(5) La déclaration visée au sous-alinéas (4)c)(ii) cesse d'avoir effet à l'égard d'un embranchement ou d'un tronçon lors de l'abandon de l'exploitation de celui-ci ou du service voyageurs sur celui-ci.

(6) La partie VII ne s'applique pas à la»

L'article 158, ainsi modifié, est adopté.

Article 159

Fernand Robichaud propose qu'un amendement précédemment réservé qui, par consentement unanime, et avait été modifié comme suit:

Que l'article 159 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 5, page 86, ce qui suit:

«(2) L'agence n'est pas habilitée à ordonner la cessation des activités de tout chemin de fer canadien avant le 1^{er} janvier 1990.»

Après débat, l'amendement ainsi modifié est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

Sur motion de Robert Layton, il est convenu.—Que l'article 159 soit modifié en substituant aux lignes 7 et 8, page 86, ce qui suit:

«une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou à une autre voie auxiliaire»

Dennis Cochrane propose.—Que l'article 159 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 17, page 86, ce qui suit:

«(4) Malgré toute autre disposition de la présente partie, les compagnies de chemin de fer ne peuvent, au cours de chacune des cinq années suivant l'entrée en vigueur du présent article, abandonner plus de quatre pour cent de la longueur totale de leurs lignes.

(5) Si, à un moment donné au cours d'une année, la longueur des embranchements abandonnés par une compagnie de chemins de fer au cours de cette année, ajoutée à celle des embranchements pour lesquels une demande d'abandon est en instance, dépasse quatre pour cent de la longueur totale des lignes de la compagnie, l'Office fixe l'ordre de l'examen des demandes et, le cas échéant, des abandons autorisés.

(6) Les paragraphes (4) et (5) ne s'appliquent pas aux embranchements, désignés en application d'un décret pris en vertu de l'article 177, qui sont abandonnés après l'expiration de ce décret.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 7; Contre: 2.

L'article 159, ainsi modifié, est adopté.

Les articles 160 et 161 sont respectivement adoptés.

On Clause 162

On motion of Terry Clifford, it was agreed.—That Clause 162 be amended by striking out line 5, on page 88, and substituting the following therefor:

“under section 161, and no offer to purchase”

Clause 162, as amended, carried.

Clauses 163 and 164 carried severally.

On Clause 165

André Ouellet moved.—That Clause 165 be amended by adding immediately after line 14, on page 89, the following:

“or municipal or provincial government body or an agent thereof”

After debate, the amendment was, by unanimous consent, amended by striking out the word “body”.

The question being put on the amendment, as amended, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 6; Nays: 2.

By unanimous consent, on motion of Darryl Gray, it was agreed.—That Clause 165 be amended, in the French version only, by striking out lines 20 and 21, on page 89, and substituting the following therefor:

“l'intérêt public et à son avis, à la fois:

a) cet abandon aurait des réper-”

and by striking out line 24, on page 89, and substituting the following therefor:

“b) cet abandon aurait des réper-”

and by striking out line 26, on page 89, and substituting the following therefor:

“c) il y a absence d'autres installa-”

Fernand Robichaud moved.—That Clause 165 be amended by striking out lines 26 to 32, on page 89, and substituting the following therefor:

“the public and regional development interests;

(b) the abandonment of the operation of the line or segment would have a significant impact on a region of Canada;

(c) the abandonment of the operation of the line or segment would have a major impact on shippers; or”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

Article 162

Sur motion de Terry Clifford, il est convenu,—Que l'article 162 soit modifié en substituant aux lignes 6 et 7, page 88, ce qui suit:

«sition au titre de cet article ou d'offre d'achat au titre de l'article 174, l'Office»

L'article 162 ainsi modifié est adopté.

Les articles 163 et 164 sont respectivement adoptés.

Article 165

André Ouellet propose,—Que l'article 165 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 9, page 89, ce qui suit:

«décret, sur demande d'un expéditeur ou d'un organisme gouvernemental, municipal ou provincial ou d'un mandataire de celui-ci, modi-»

Après débat, par consentement unanime, l'amendement est modifié en retranchant le mot «organisme».

L'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 6; Contre: 2.

Par consentement unanime, sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 165 soit modifié dans la version française seulement en substituant aux lignes 20 et 21, page 89, ce qui suit:

«l'intérêt public et à son avis, à la fois:

a) cet abandon aurait des réper-»

en substituant à la ligne 24, page 89, ce qui suit:

«b) cet abandon aurait des réper-»

en substituant à la ligne 26, page 89, ce qui suit:

«c) il y a absence d'autres installa-»

Fernand Robichaud propose.—Que l'article 165 soit modifié en substituant aux lignes 17 à 26, page 89, ce qui suit:

«en vertu du présent paragraphe, s'il estime:

a) ou bien que l'abandon de l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon serait contraire à l'intérêt public et à l'intérêt du développement régional;

b) ou bien que cet abandon aurait des répercussions notables sur une région du Canada;

c) ou bien que cet abandon aurait des répercussions importantes sur les expéditeurs;

d) ou bien qu'il y a absence d'autres installa-»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix:

POUR

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

NAYS

Ross Belsher
Dennis Cochrane
Darryl Gray

Robert Layton
Gordon Taylor—(5)

Clause 165, as amended, carried.

Clauses 166 and 167 carried severally.

On Clause 168

Darryl Gray moved,—That Clause 168 be amended by striking out lines 35 to 39, on page 91, and substituting the following therefor:

“(a) the date that is one year after the date of the order as the date for the abandonment, where VIA Rail Canada Inc. operates a passenger service on the branch line or segment or the branch line or segment is identified in a plan of VIA Rail Canada Inc., approved by the Governor in Council, for the proposed development or expansion of its passenger service as being required for the implementation of the plan; and

(b) such date for the abandonment as it considers to be in the public interest, in any other case.

(2) A date fixed under paragraph (1)(b) shall not be less than thirty days or more than one year after the date of the order.

(3) Where a date for the abandonment of the operation of a branch line or segment has been fixed under paragraph (1)(a), VIA Rail Canada Inc. may, within six months after the date of the order, require the railway company that operates the branch line or segment to transfer it to VIA Rail Canada Inc. on the date fixed in return for the payment by VIA Rail Canada Inc. of such amount as is agreed on by VIA Rail Canada Inc. and the railway company or, where no such agreement is reached before that date, of the amount that represents the net salvage value of the branch line or segment.

(4) VIA Rail Canada Inc. shall forthwith after requiring the transfer of a branch line or segment under subsection (3) notify the Agency that it has done so.

(5) Where VIA Rail Canada Inc. requires the transfer of a branch line or segment under subsection (3), the railway company that operates the branch line or segment shall, on the date fixed under paragraph (1) (a) as varied under section 64 or subsection 165(2) or 172(2), transfer the branch line or segment to VIA Rail Canada Inc.

(6) Where VIA Rail Canada Inc. and the railway company do not agree on the amount to be paid before the date fixed under paragraph (1)(a), the Agency shall, within forty-five days after the receipt by it of a request to do so, determine the net salvage value of the branch line or segment.

CONTRE

Ross Belsher
Dennis Cochrane
Darryl Gray

Robert Layton
Gordon Taylor—(5)

L'article 165 ainsi modifié est adopté.

Les articles 166 et 167 sont respectivement adoptés.

Article 168

Darryl Gray propose,—Que l'article 168 soit modifié en substituant aux lignes 34 à 38, page 91, ce qui suit:

«166 ou 175:

a) la date postérieure d'un an à celle de l'arrêté, si VIA Rail Canada Inc. exploite un service voyageur sur l'embranchement ou le tronçon ou si celui-ci est désigné dans un programme, approuvé par le gouverneur en conseil, de développement ou d'expansion de ce service comme nécessaire à la réalisation de ce programme;

b) dans les autres cas, la date qu'il estime indiquée dans l'intérêt public.

(2) La date de l'abandon fixée en vertu de l'alinéa (1)b) est postérieure d'au moins trente jours et d'au plus un an.

(3) En cas de fixation de la date d'abandon en vertu de l'alinéa (1)a), VIA Rail Canada Inc. peut, dans les six mois suivant l'arrêté, enjoindre à la compagnie de chemin de fer qui exploite l'embranchement ou le tronçon de le lui céder, à cette date, en contrepartie du paiement de la somme d'argent convenue entre les parties ou, en l'absence d'accord sur cette somme, d'une somme équivalente à la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon.

(4) VIA Rail Canada Inc. avise l'Office sans délai de toute demande de cession présentée en vertu du paragraphe (3).

(5) La compagnie de chemin de fer qui reçoit une demande de cession est tenue de céder l'embranchement ou le tronçon à VIA Rail Canada Inc. à la date fixée en vertu de l'alinéa (1)a), modifiée en vertu de l'article 64 ou des paragraphes 165(2) ou 172(2).

(6) En l'absence d'accord, avant la date fixée en vertu de l'alinéa (1)a), entre les parties sur la valeur nette de récupération, l'Office détermine cette valeur dans les quarante-cinq jours suivant la réception d'une demande à cet effet.

(7) VIA Rail Canada Inc. shall forthwith upon the transfer of the branch line or segment or the making of a determination under subsection (6), whichever is the later date, pay the amount agreed on or the amount determined to be the net salvage value of the line or segment.

(8) Subsection (5) does not apply where the order for abandonment is rescinded under section 64 or subsection 172(1).

(9) Where a branch line or segment is transferred by a railway company under subsection (5),

(a) the railway company shall not have any obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment;

(b) VIA Rail Canada Inc. shall not have any obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the carriage of goods on the line or segment;

(c) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada; and

(d) VIA Rail Canada Inc. may, notwithstanding subsection 159(1), abandon the operation of the branch line or segment, where the operation of the passenger service is discontinued or the branch line or segment is no longer identified in a plan described in paragraph (1)(a) as being required for the implementation of the plan."

Les Benjamin moved,—That the amendment be amended in section (7) by adding immediately after the word "segment" the following words "except for a line or segment held by Canadian National Railway in which case the sum of \$1 will constitute payment for the line or segment".

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

André Ouellet moved,—That the amendment be amended in section (2) by striking out the words "thirty days or more than one year" and substituting therefor the words "five years".

The question being put on the sub-amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 168, as amended, carried.

Clauses 169 and 170 carried severally.

On Clause 171

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 171 be amended by striking out lines 20 and 21, on page 93, and substituting the following therefor:

(7) VIA Rail Canada Inc. verse la somme convenue ou déterminée comme étant la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon sans délai après la date de la cession de celui-ci ou celle de la détermination prévue au paragraphe (6), en choisissant la plus tardive de ces dates.

(8) Le paragraphe (5) ne s'applique pas en cas d'annulation de l'arrêté d'abandon en vertu de l'article 64 ou du paragraphe 172(1).

(9) En cas de cession d'un embranchement ou d'un tronçon:

a) La compagnie de chemin de fer n'a pas d'obligation en vertu de la présente loi ou d'une autre loi du Parlement en ce qui concerne son exploitation;

b) VIA Rail Canada Inc. n'a pas d'obligation en vertu de la présente loi ou d'une autre loi du Parlement en ce qui concerne le transport de marchandises sur celui-ci;

c) l'embranchement ou le tronçon est déclaré un ouvrage pour l'avantage du Canada en général;

d) VIA Rail Canada Inc. peut, malgré le paragraphe 159(1), abandonner l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon, si le service voyageurs est interrompu ou si l'embranchement ou le tronçon n'est plus désigné comme nécessaire à la réalisation d'un programme visé à l'alinéa (1)a).»

Les Benjamin propose,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant à la suite du mot «tronçon», au paragraphe 7, les mots «, sauf s'il s'agit d'un embranchement ou d'un tronçon du Canadien national, auquel cas la somme de un dollar constituera le paiement pour l'embranchement ou le tronçon.»

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

André Ouellet propose,—Que l'amendement soit modifié en substituant aux mots «trente jours et d'au plus un an», au paragraphe 2, les mots «cinq ans»

Le sous-amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 168 ainsi modifié est adopté.

Les articles 169 et 170 sont respectivement adoptés.

Article 171

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 171 soit modifié en substituant à la ligne 18, page 93, ce qui suit:

“tion;

(c) the branch line has not been transferred to VIA Rail Canada Inc. under subsection 168(5); and

(d) where an order has been made in”

Clause 171, as amended, carried.

Clauses 172 and 173 carried severally.

On Clause 174

By unanimous consent, on motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 174 be amended by striking out lines 35 to 38, on page 96, and substituting the following therefor:

“174. (1) An offer to purchase a branch line or a segment thereof for a price, which shall not be less than the net salvage value of the line or segment, may be made to the railway”

and by striking out line 41, on page 96, and substituting the following therefor:

“ized to operate the line or segment, in order to continue to operate it, during either”

and by striking out lines 4 to 6, on page 98, and substituting the following therefor:

“net salvage value of the line or segment, as determined by the Agency.”

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 174 be amended by striking out lines 25 to 40, on page 98, and substituting the following therefor:

“(b) where the railway company to which the line or segment is transferred is within the legislative authority of Parliament,

(i) that railway company shall be deemed to have assumed all the obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment, and

(ii) the line or segment shall continue to be a branch line for the purposes of this Division, even though it is not a subsidiary, secondary, local or feeder line of that railway company;

(c) where there is at the time of the transfer an agreement between the railway company that operated the line or segment and VIA Rail Canada Inc. in respect of the operation of a rail passenger service on the line or segment,

(i) the rights and obligations under the agreement of the railway company that operated the line or segment in respect of the operation of that service vest in the railway company to which the line or segment is transferred and continue, as amended by agreement between VIA Rail Canada Inc. and the company to which the line or segment is transferred, until the operation of the line or

«c) l'embranchement n'a pas été cédé à VIA Rail Canada Inc. en vertu du paragraphe 168(5);

d) lorsqu'un décret a été pris à l'égard de»

L'article 171 ainsi modifié est adopté.

Les articles 172 et 173 sont respectivement adoptés.

Article 174

Par consentement unanime, sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 174 soit modifié en substituant aux lignes 40 à 42, page 96, ce qui suit:

«exploite d'acheter l'embranchement ou le tronçon pour un prix, non inférieur à la valeur nette de récupération de celui-ci, afin de continuer à l'exploiter, d'un des délais suivants:»

en substituant aux lignes 3 à 5, page 98, ce qui suit:

«b) en l'absence d'un tel accord, la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon, déterminée par l'Office.»

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 174 soit modifié en substituant aux lignes 21 à 34, page 98, ce qui suit:

«b) si la compagnie cessionnaire relève de l'autorité législative du Parlement:

(i) elle est réputée avoir assumé toute obligation visée à l'alinéa a),

(ii) l'embranchement ou le tronçon est considéré comme un embranchement pour l'application de la présente section, même s'il n'est pas une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation pour la compagnie cessionnaire;

c) s'il existe, à la date de la cession, un accord entre la compagnie cédante et VIA Rail Canada Inc. concernant l'exploitation d'un service voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon:

(i) les droits et obligations de la compagnie cédante, relatifs à ce service découlant de l'accord sont dévolus à la compagnie cessionnaire et ont effet, modifiés par accord entre VIA Rail Canada Inc. et la compagnie cessionnaire, jusqu'à l'abandon soit de l'embranchement ou du tronçon, soit du service,

segment is abandoned or the operation of the service is discontinued, and

(ii) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada;

(d) where the railway company to which the line or segment is transferred is not within the legislative authority of Parliament and there is not at the time of the transfer an agreement described in paragraph (c) in respect of the line or segment, any declaration that the line or segment is a work for the general advantage of Canada ceases to have effect; and

(e) the application, if any, for the abandonment of the operation of the line or segment is thereby abated in whole or as to that segment.

(7) The declaration referred to in subparagraph (6) (c)(ii) ceases to have effect in respect of a line or segment on the abandonment of the operation of the line or segment or on the discontinuance of the operation of the rail passenger service on the line or segment.

(8) Where the Agency determines under”

Clause 174, as amended, carried.

On Clause 175

By unanimous consent, on motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 175 be amended by striking out line 6, on page 99, and substituting the following therefor:

“for shippers served by the line or a segment”

and by striking out line 14, on page 99, and substituting the following therefor:

“line or segment or in the area to or from which is shipped the rail traffic that would be affected by the abandonment of the operation of the line or segment than for payments to contin-”

and by striking out lines 13 and 14, on page 100, and substituting the following therefor:

“with any persons who are or were regular shippers by rail on the date, or during the two years preceding the date, that the order is”

and by striking out line 21, on page 100, and substituting the following therefor:

“the line or segment or in the area to or from which is shipped the rail traffic that will be affected by the abandonment of the operation of the line or segment, if in the opinion of the”

André Ouellet proposed to move,—That Clause 175 be amended by adding immediately after line 35, on page 100, the following:

(ii) l'embranchement ou le tronçon est déclaré un ouvrage à l'avantage du Canada en général;

d) si la compagnie cessionnaire ne relève pas de la compétence législative du Parlement et s'il n'existe pas, à la date de la cession, d'accord prévu à l'alinéa

c) en ce qui concerne l'embranchement ou le tronçon, toute déclaration que celui-ci est un ouvrage à l'avantage du Canada en général cesse d'avoir effet;

e) la demande, le cas échéant, d'abandon d'exploitation de l'embranchement ou du tronçon est annulée en tout ou quant à ce tronçon.

(7) La déclaration visée au sous-alinéa (6)c)(ii) cesse d'avoir effet à l'égard d'un embranchement ou d'un tronçon lors de l'abandon de l'exploitation de celui-ci ou du service voyageurs sur celui-ci.

(8) Dans les cas où il détermine, en appli-»

L'article 174 ainsi modifié est adopté.

Article 175

Par consentement unanime, sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 175 soit modifié en substituant aux lignes 6 et 7, page 99, ce qui suit:

«transport pour les expéditeurs dans la région desservie par un embranchement ou un tronçon, ou dans la région d'origine ou de destination de l'expédition de marchandises par rail qui sera touchée par l'abandon de l'exploitation de celui-ci, à»

en substituant aux lignes 13 et 14, page 100, ce qui suit:

«lité, soit avec des expéditeurs réguliers, ou qui l'ont déjà été, par rail sur l'embranchement à la date de l'arrêt, ou dans la période de deux ans antérieure à cette date, soit avec»

en substituant à la ligne 20, page 100, ce qui suit:

«région desservie par l'embranchement ou le tronçon ou dans la région d'origine ou de destination de l'expédition de marchandises par rail qui sera touchée par l'abandon de l'exploitation de celui-ci,»

André Ouellet a l'intention de proposer,—Que l'article 175 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 35, page 100, ce qui suit:

“(8) Notwithstanding subsections (1) and (6), the Minister may enter into an agreement with an operator of another railway to which a line or segment of railway has been conveyed under Sections 158 or 174 to provide, out of money appropriated by Parliament for that purpose for payment of contributions to assist such other railway, to which the line or segment has been conveyed, in the provision of an efficient and effective alternative railway service.”

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that it sought to commit additional funds from an appropriation of Parliament and, as such, infringed upon the financial initiative of the Crown.

Clause 175, as amended, carried.

Clauses 176 to 180 carried severally.

On Clause 181

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 181 be amended by striking out lines 13 to 19, on page 105:

and by relettering the subsequent paragraphs and the cross-references therein accordingly.

Clause 181, as amended, carried.

On Clause 182

By unanimous consent, André Ouellet moved,—That Bill C-18 be amended by adding immediately after line 49, on page 105, a new clause as follows:

“182. Division II of this Act shall not be proclaimed until January 1993.”

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negative: Yeas: 3; Nays: 6.

Clause 182 carried.

On Clause 209

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 209 be amended by striking out line 16, on page 116, and substituting the following therefor:

““tariff” means a schedule of rates, charges and terms”

Clause 209, as amended, carried.

On Clause 210

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 210 be amended by striking out line 3, on page 117, and substituting the following therefor:

“not exceed fifty register tons; or”

Clause 210, as amended, carried.

On Clause 212

Darryl Gray moved,—That Clause 212 be amended by striking out line 18, on page 117, and substituting the following therefor:

“tion (2) are met and the Agency is satisfied that the resupply service would not result in a significant

«(8) Nonobstant les paragraphes (1) et (6), le ministre peut conclure un accord avec l'exploitant d'un autre chemin de fer auquel une ligne ou un tronçon de ligne de chemin de fer a été cédé, à l'effet de prévoir, sur les sommes affectées par le Parlement à cette fin, le paiement de contributions pour aider le chemin de fer cessionnaire de la ligne ou du tronçon à fournir un service ferroviaire de remplacement efficace et efficient.»

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car celui-ci vise à engager des fonds supplémentaires à même un virement du Parlement et, à ce titre, empiète sur l'initiative financière de la Couronne.

L'article 175 ainsi modifié est adopté.

Les articles 176 à 180 sont respectivement adoptés.

Article 181

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 181 soit modifié en supprimant les lignes 11 à 18, page 105;

et en changeant la désignation littérale et la présentation des renvois qui en découlent.

L'article 181 ainsi modifié est adopté.

Article 182

Par consentement unanime, André Ouellet propose,—Que le projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 49, page 105, un nouvel article libellé en ces termes:

«182. La proclamation de la section II de la présente loi ne doit pas intervenir avant janvier 1993.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 6.

L'article 182 est adopté.

Article 209

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 209 soit modifié en substituant à la ligne 16, page 116, ce qui suit:

««tarif» Barème des prix, frais et autres conditions»

L'article 209 ainsi modifié est adopté.

Article 210

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 210 soit modifié en substituant à la ligne 2, page 117, ce qui suit:

«plus 50 tonneaux;»

L'article 210 ainsi modifié est adopté.

Article 212

Darryl Gray propose,—Que l'article 212 soit modifié en substituant à la ligne 17, page 117, ce qui suit:

«conditions visées au paragraphe (2) et s'il estime que le service d'approvisionnement n'entraînera pas une

decrease or instability in the level of resupply service provided to the community.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

On motion of Darryl Gray, it was agreed.—That Clause 212 be amended by adding immediately after line 14, on page 118, the following:

“(6) The Agency may review and vary the terms and conditions contained in a licence issued under this Part.”

Clause 212, as amended, carried.

On Clause 216

On motion of Darryl Gray, it was agreed.—That Clause 216 be amended, in the English version only, by striking out line 41, on page 118, and substituting the following therefor:

“licence was issued and may suspend or”

Clause 216, as amended, carried.

On Clause 218

On motion of Darryl Gray, it was agreed.—That Clause 218 be amended by adding immediately after line 16, on page 119, the following:

“(4) The Agency may disallow or suspend a tariff or any portion thereof or any proposed increase in a rate set out in a tariff that the Agency determines to be unjust or unreasonable and may require the licensee to substitute a tariff that is satisfactory to the Agency.”

Clause 218, as amended, carried.

Clauses 219 and 220 carried severally.

On Clause 225

Darryl Gray moved.—That Clause 225 be amended by striking out line 21, on page 120, and substituting the following therefor:

“three years immediately prior to the coming into”

André Ouellet moved.—That the amendment be amended by substituting the word “five” for the word “three”.

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 1.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 225, as amended, carried.

On Clause 226

By unanimous consent, Darryl Gray moved.—That Clause 226 be amended by striking out line 33, on page 120, and substituting the following therefor:

“ply service at any time during the three years immediately”

diminution notable ou une instabilité du niveau du service d’approvisionnement fourni à la collectivité.»

Après débat, l’amendement est mis aux voix et adopté avec voix dissidente.

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu.—Que l’article 212 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 10, page 118, ce qui suit:

«(6) L’Office peut examiner et modifier les conditions et modalités de la licence délivrée en vertu de la présente partie.»

L’article 212 ainsi modifié est adopté.

Article 216

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu.—Que l’article 216 soit modifié dans la version anglaise seulement en substituant à la ligne 41, page 118, ce qui suit:

«license was issued and may suspend or»

L’article 216 ainsi modifié est adopté.

Article 218

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu.—Que l’article 218 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 14, page 119, ce qui suit:

«(4) L’Office peut annuler ou suspendre tout ou partie d’un tarif ou l’augmentation des prix établis dans un tarif qu’il juge injuste ou déraisonnable et obliger le titulaire à y substituer un tarif que l’Office estime satisfaisant.»

L’article 218 ainsi modifié est adopté.

Les articles 219 et 220 sont respectivement adoptés.

Article 225

Darryl Gray propose.—Que l’article 225 soit modifié en substituant à la ligne 19, page 120, ce qui suit:

«225. Toute personne qui, à un moment donné au cours des trois années pré-»

André Ouellet propose.—Que l’amendement soit modifié en substituant au mot «trois» le mot «cinq»

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 8; Contre: 1.

L’amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

L’article 225, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 226

Par consentement unanime, Darryl Gray propose.—Que l’article 226 soit modifié en substituant aux lignes 32 et 33, page 120, ce qui suit:

«servies légalement par cette personne, à un moment donné, au cours des trois années précédant l’entrée en vigueur du présent article;»

and by striking out, in the French version only, lines 35 to 37, on page 120, and substituting the following therefor:

«registre maximal, déterminé conformément au paragraphe (2), de l'ensemble des navires qui desservent ces collectivités.»

The amendment was, by unanimous consent, amended by substituting the word "five" for the word "three".

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 226, as amended, carried.

Clauses 228 and 251 carried severally.

On Clause 253

André Ouellet moved,—That Clause 253 be amended by striking out line 31, on page 130, and substituting the following therefor:

"may be prescribed, in excess of two mil—"

After debate, the amendment was allowed to stand.

By unanimous consent, on motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 253 be amended by striking out lines 27 to 33, on page 131, and substituting the following therefor:

"regulations exempting classes of persons or of acquisitions"

and by adding immediately after line 34, on page 131, the following:

"(5) The Agency may, by order made with the approval of the Governor in Council, exempt a specified person or acquisition from the application of this Part."

By unanimous consent, Clause 253, as amended, was allowed to stand.

On Clause 257

Les Benjamin moved,—That Clause 257 be amended by adding immediately after line 44, on page 132, the following:

"(2) The Agency shall, in conducting a review under section 256, have regard to all considerations that appear to it to be relevant to the matter, including, without limiting the generality of the foregoing, such as the following factors as pertain to the proposed acquisition:

- (a) employee displacement;
- (b) collective agreements and the possible transfer of those agreements;
- (c) employee benefit plans and pensions."

After debate, the amendment was, by unanimous consent, amended in the first line by substituting the word "may" for the word "shall".

et en substituant aux lignes 35 à 37, page 120, de la version française seulement, ce qui suit:

«registre maximal, déterminé conformément au paragraphe (2), de l'ensemble des navires qui desservent ces collectivités.»

Par consentement unanime, l'amendement est modifié en substituant au mot «trois» le mot «cinq»

L'amendement, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et adopté.

L'article 226, sous sa forme modifiée, est adopté.

Les articles 228 et 251 sont respectivement adoptés.

Article 253

André Ouellet propose,—Que l'article 253 soit modifié en substituant aux lignes 33 et 34, page 130, ce qui suit:

«d'affaires annuel brut de plus de deux millions de dollars ou tel montant supérieur fixé»

Après débat, l'amendement est réservé.

Par consentement unanime, sur motion de Darryl Gray, il est convenu.—Que l'article 253 soit modifié en substituant aux lignes 23 à 26, page 131, ce qui suit:

«règlement, soustraire des catégories de personnes ou d'acquisitions à»

et en insérant à la suite de la ligne 27, page 131, ce qui suit:

«(5) L'Office peut, par arrêté approuvé par le gouverneur en conseil, soustraire à l'application de la présente partie une personne ou une acquisition désignée.»

Par consentement unanime, l'article 253 ainsi modifié est réservé.

Article 257

Les Benjamin propose,—Que l'article 257 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 27, page 132, ce qui suit:

«(2) L'Office tient compte, dans la révision visée à l'article 256, de tous les facteurs qu'il estime pertinents en l'espèce, y compris—mais sans préjudice de la portée générale de ce qui précède—deux des facteurs suivants qui intéressent le projet d'acquisition:

- (a) le remplacement d'employés
- (b) les conventions collectives et leur transfert éventuel
- (c) les régimes de prestations et pensions de retraite des employés.»

Après débat, par consentement unanime, l'amendement est modifié en substituant au mot «doit» le mot «peut»

The question being put on the amendment, as amended, it was negatived on the following division:

YEAS

Les Benjamin
André Ouellet

Fernand Robichaud—(3)

NAYS

Ross Belsher
Terry Clifford
Darryl Gray

Joe Reid
Gordon Taylor—(5)

Clause 257 carried.

During the meeting, the Parliamentary Secretary and witnesses answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING (60)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m., this day, in room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Acting Members present: Robert Layton for Ross Belsher; Robert Layton for Terry Clifford; Robert Layton for Dennis Cochrane; Robert Layton for Darryl Gray; Robert Layton for Joe Reid; Robert Layton for Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel. *From the Department of Transport:* Nick J. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; James R. Miller, Director General, Strategic Policy; Thomas L. Maville, Adviser, Office of Regulatory Reform; John Pringle, Director, Motor Vehicle Regulatory Branch. *From the Department of Justice:* A. Craig Lövgren, Legislative Counsel.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987, and Wednesday, February 11, 1987, relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11.*)

The Committee resumed consideration of its clause-by-clause study of Bill C-18.

L'amendement ainsi modifié est mis aux voix et rejeté:

POUR

Les Benjamin
André Ouellet

Fernand Robichaud—(3)

CONTRE

Ross Belsher
Terry Clifford
Darryl Gray

Joe Reid
Gordon Taylor—(5)

L'article 257 est adopté.

Au cours de la séance, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 13 h 05, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard dans la journée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (60)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 32, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Membres suppléants présents: Robert Layton remplace Ross Belsher; Robert Layton remplace Terry Clifford; Robert Layton remplace Dennis Cochrane; Robert Layton remplace Darryl Gray; Robert Layton remplace Joe Reid; Robert Layton remplace Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Comparent: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire. *Du ministère des Transports:* Nick J. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination; James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques; Thomas L. Maville, conseiller, Bureau de la réforme des règlements économiques; John Pringle, directeur, Politique et programmes—Transporteurs routiers. *Du ministère de la Justice:* A. Craig Lövgren, conseiller législatif.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11.*)

Le Comité examine de nouveau, article par article, l'étude qu'il a faite du projet de loi C-18.

The Committee resumed consideration of clauses previously allowed to stand.

On Clause 266

André Ouellet moved,—That Clause 266 be amended by striking out line 2, on page 139, and substituting the following therefor:

“January, 1990, appoint one or more persons”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

Dennis Cochrane moved,—That Clause 266 be amended by striking out lines 11 to 20, on page 139, and substituting the following therefor:

“(2) The person or persons conducting the review shall assess the effect of the legislation referred to in subsection (1) on shippers, travellers and carriers and on trade, regions and their economic development, and, where necessary or desirable, recommend amendments to

(a) the national transportation policy set out in section 3; and

(b) the legislation referred to in subsection (1).”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Les Benjamin moved,—That Clause 266 be amended by striking out lines 14 and 15, on page 139, and substituting the following therefor:

“travellers, employees and carriers and in regions, trade and labour relations and, where necessary or desirable”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

By unanimous consent, on motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 266 be amended by striking out lines 31 to 35, on page 139, and substituting the following therefor:

“(b) the effect of confidential contracts for the transport of rail freight on shippers and on the efficiency of the rail transportation system in the various regions of Canada;”

and by striking out lines 26 and 27, on page 140, and substituting the following therefor:

“graph (i);

(i) the effect of sections 134 to 142 on the revenues, financial viability, capital investment and service levels of railway companies; and

(j) such additional matters as the Gover-”

Les Benjamin moved,—That Clause 266 be amended by adding immediately after line 26, on page 140, the following:

Le Comité examine de nouveau les articles précédemment réservés.

Article 266

André Ouellet propose,—Que l'article 266 soit modifié en substituant à la ligne 2, page 139, ce qui suit:

«vier 1990, nomme une ou plusieurs personnes»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

Dennis Cochrane propose,—Que l'article 266 soit modifié en substituant aux lignes 13 à 22, page 139, ce qui suit:

«(2) La personne ou les personnes qui effectuent l'examen doivent évaluer l'effet des lois visées au paragraphe (1) sur les expéditeurs, voyageurs et transporteurs, de même que sur le commerce et sur les régions et leur développement économique. Ces personnes peuvent si elles l'estiment utile, recommander des modifications:

a) à la politique nationale des transports prévue à l'article 3;

b) aux lois visées au paragraphe (1).»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Les Benjamin propose,—Que l'article 266 soit modifié en substituant aux lignes 16 et 17, page 139, ce qui suit:

«voyageurs, employés et transporteurs et, dans les régions, sur les relations syndicales et ouvrières. Ces personnes»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

Par consentement unanime, sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 266 soit modifié en substituant aux lignes 33 à 37, page 139, ce qui suit:

«(b) l'effet de la conclusion de contrats confidentiels pour le transport de marchandises par chemin de fer sur les expéditeurs et sur l'efficacité du réseau de transport ferroviaire dans les diverses régions du Canada;

et en substituant à la ligne 26, page 140, ce qui suit:

«(i) l'effet des articles 134 à 142 sur les recettes, la rentabilité, les investissements en immobilisations et les niveaux de service des compagnies de chemin de fer;

j) tous autres facteurs que le gouverneur»

Les Benjamin propose,—Que l'article 266 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 25, page 140, ce qui suit:

“(h) the effect on employment and labour relations”

Iain Angus moved,—That the amendment be amended by adding the word “management” before the word “labour”.

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 266, as amended, carried.

On Clause 267

On motion of Darryl Gray, it was agreed.—That Clause 267 be amended by striking out line 26, on page 141, and substituting the following therefor:

“Parliament:

(e) the effect of sections 134 to 142 on the revenues, financial viability, capital investment and service levels of railway companies; and”

and by relettering the subsequent paragraph.

Les Benjamin moved.—That Clause 267 be amended by adding immediately after line 28, on page 141, the following:

“(f) the effect on employment and management labour relations”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Iain Angus	André Ouellet
Les Benjamin	Fernand Robichaud—(4)

NAYS

Ross Belsher	Joe Reid
Dennis Cochrane	Gordon Taylor—(5)
Darryl Gray	

By unanimous consent, on motion of Darryl Gray, it was agreed.—That Clause 267 be amended by striking out lines 30 to 33, on page 141, and substituting the following therefor:

“on the review in respect of a year

(a) shall include a summary of notices made under subsection 160(1), applications made under subsection 160(4) and abandonment dates fixed under section 168 during the year, as well as of the plans of every railway company under its jurisdiction for the giving of such notices and the making of such applications during the following year; and

(b) shall be submitted by the Agency to the Minister on or before May 31 of the following year.”

and by adding immediately after line 23, on page 142, the following:

«h) l'effet sur l'emploi et les relations de travail;

Iain Angus propose,—Que l'amendement soit modifié en substituant aux mots «de travail» à la suite de «relations», par «employeurs-employés»

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

L'amendement, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et adopté.

L'article 266, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 267

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 267 soit modifié en insérant à la suite de la ligne 28, page 141, ce qui suit:

«e) l'effet des articles 134 à 142 sur les recettes, les investissements en immobilisations et les niveaux de services des compagnies de chemin de fer;»

et en apportant les changements de désignation littérale qui en découlent.

Les Benjamin propose,—Que l'article 267 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 30, page 141, ce qui suit:

«f) l'effet sur les relations de travail et les relations patronales-syndicales.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté:

POUR

Iain Angus	André Ouellet
Les Benjamin	Fernand Robichaud—(4)

CONTRE

Ross Belsher	Joe Reid
Dennis Cochrane	Gordon Taylor—(5)
Darryl Gray	

Par consentement unanime, sur motion de Darryl Gray, il est convenu.—Que l'article 267 soit modifié en substituant aux lignes 31, à 34, page 141, ce qui suit:

«(3) Le rapport faisant état des conclusions de l'Office suivant son examen et portant sur une année:

a) contient un résumé des avis donnés en vertu du paragraphe 160(1), des demandes présentées en vertu du paragraphe 160(4) et des dates d'abandon fixées en vertu de l'article 168 au cours de l'année, ainsi que les plans de toutes les compagnies de chemin de fer qui relèvent de sa compétence relatifs aux avis et aux abandons envisagés pour l'année suivante;

b) est soumis au ministre par l'Office au plus tard le 31 mai de l'année suivante.»

et en insérant à la suite de la ligne 25, page 142, ce qui suit:

“(10) On or before March 1, 1988, the Agency shall submit to the Minister a report containing the summary referred to in paragraph (3)(a) in respect of the year 1987.”

Clause 267, as amended, carried.

After debate, Clause 271 was negatived.

On Clause 273

By unanimous consent, on motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 273 be amended by striking out line 47, on page 145, and substituting the following therefor:

“shall continue to exist and the members thereof shall continue in office as such”

and by adding immediately after line 49, on page 146, the following:

“(8) While the members of the former authority continue in office in accordance with this section, they may, if so appointed, hold office as members of the Agency, but a person who, pursuant to this subsection, holds more than one office is entitled to be remunerated in respect of one only of those offices.

(9) The Governor in Council, when satisfied that subsections (3) to (5) and (8) are spent, may, by order, repeal those subsections and the former authority thereupon ceases to exist and every person appointed to hold office as member of the former authority thereupon ceases to hold that office.

(10) No person appointed to hold office as member of the former authority has any right to claim or receive any compensation, damages, indemnity or other form of relief from Her Majesty in right of Canada or from any of her servants or agents for ceasing to hold office under subsection (9) or for the abolition of that office by operation of this Act, except to the extent that such relief may be authorized or provided by order of the Governor in Council.”

Clause 273, as amended, carried.

On Clause 277

André Ouellet proposed to moved,—That Clause 277 be amended by adding immediately after line 36, on page 147, the following:

“277.1 Section 4.1 of the Aeronautics Act is amended by adding thereto, immediately after section 4.1 thereof, the following subsection:

“4.1.1. The Minister or any person authorized by the Minister shall direct aircraft inspectors to thoroughly examine all commercial passenger aircraft in Canada at least four times per year for a period of no less than ten years from the day this Act comes into force.””

«(10) L'Office soumet au ministre, au plus tard le 1^{er} mars 1988, un rapport qui contient le résumé visé à l'alinéa (3)a) portant sur l'année 1987.»

L'article 267, sous sa forme modifiée, est adopté.

Après débat, l'article 271 est rejeté.

Article 273

Par consentement unanime, sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 273 soit modifié en substituant à la ligne 46, page 145, ce qui suit:

«continue d'exister et ses membres sont maintenus en poste.»

et en ajoutant à la suite de la ligne 46, page 146, ce qui suit:

«(8) Les membres qui sont maintenus en poste aux termes du présent article peuvent simultanément être nommés à l'Office mais alors, les personnes qui, par application du présent paragraphe, détiennent deux postes ne sont rémunérées qu'à l'égard d'un de ces postes.

(9) le gouverneur en conseil peut, par décret, abroger les paragraphes (3) à (5) et (8) s'il est d'avis qu'ils sont périmés et l'autorité antérieure cesse d'exister et toute personne nommée au poste de membre de l'autorité antérieure cesse d'occuper ce poste.

(10) Les personnes nommées au poste de membres de l'autorité antérieure n'ont aucun droit de réclamer ou de recevoir une compensation, des dommages-intérêts, une indemnité ou une autre forme de dédommagement de Sa Majesté du chef du Canada ou de ses préposés ou mandataires en raison de l'abolition de leur poste en vertu du paragraphe (9) ou par l'application de la présente loi, sauf dans la mesure du dédommagement que le gouverneur en conseil peut autoriser ou prévoir par décret.»

L'article 273 ainsi modifié est adopté.

Article 277

André Ouellet a l'intention de proposer,—Que l'article 277 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 35, page 147, ce qui suit:

«277.1 L'article 4.1 de la Loi sur l'aéronautique est modifié par adjonction, à la suite de l'article 4.1, du paragraphe suivant:

«4.1.1 Le ministre ou toute personne qu'il autorise donne instruction aux inspecteurs d'aéronefs d'examiner à fond tous les aéronefs commerciaux au Canada servant au transport de voyageurs, au moins quatre fois par année sur une période d'au moins dix ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.»»

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that it went beyond the terms of the bill and was seeking to amend the parent act.

Clauses 277, 280 and 281 carried severally.

After debate, Clause 294 was negatived.

By unanimous consent, André Ouellet proposed to move that Bill C-18 be amended by adding immediately after line 5, on page 154, a new clause as follows:

"295. (1) The Canadian airline industry and the Canadian railway industry are deemed to be designated for the purposes of section 3 of this Act.

(2) All employees in the airline and railway industry who are laid off after the date the *National Transportation Act, 1986* comes into force are deemed to be qualified employees as defined in section 2 of this Act."

The Chairman ruled the amendment out of order on the grounds that it went beyond the scope of the bill.

On Clause 295

Gordon Taylor moved,—That Clause 295 be amended by striking out lines 14 to 16, on page 154, and substituting the following therefor:

"paragraph (1)(a) and, subject to section 120 of the *National Transportation Act, 1986* and to the provisions of Division I of Part III of that Act"

and by striking out lines 23 and 24, on page 154, and substituting the following therefor:

"section 120 of the *National Transportation Act, 1986* and to the provisions of Division I of Part III of that Act"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

André Ouellet proposed to move,—That Clause 295 be amended by adding immediately after line 35, on page 154, the following:

"295.1 Section 4 of the *Maritime Freight Rates Act* is amended by adding thereto, immediately after section 4(2) thereof, the following subsection:

"(3) For the purposes of this Act, rail intermodal movements of trailers or containers originating in "select territory" as defined herein shall be deemed to be all rail movements from the origin of the movement to its final destination""

The Chairman ruled the amendment out of order since it was seeking to amend a section of the *Maritime Freight Rates Act* not contained in the bill and was therefore beyond the scope of the bill.

Le président déclare irrecevable l'amendement ainsi proposé car il dépasse les dispositions du projet de loi et cherche à modifier une loi connexe.

Les articles 277, 280 et 281 sont respectivement adoptés.

Après débat, l'article 294 est rejeté.

Par consentement unanime, André Ouellet a l'intention de proposer que le projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 4, page 154, le nouvel article suivant:

"295. (1) L'industrie aéronautique canadienne et l'industrie ferroviaire canadienne sont, pour l'application de l'article 3, de la présente loi, réputées industries désignées

(2) Tous les employés de l'industrie aéronautique et ferroviaire qui sont mis à pied après la date de l'entrée en vigueur de la *Loi nationale de 1986 sur les transports* sont réputés être des employés admissibles au sens de la définition de l'article 2 de la présente loi."

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car il ne rentre pas dans les attributions du projet de loi.

Article 295

Gordon Taylor propose.—Que l'article 295 soit modifié en substituant aux lignes 14 à 17, page 154, ce qui suit:

«de l'alinéa (1)a) et, sous réserve de l'article 120 de la *Loi nationale de 1986 sur les transports* et des dispositions de la section I de la partie III de cette loi concernant les tarifs de taxes»

et en substituant aux lignes 24 à 26, page 154, ce qui suit:

«sous réserve de l'article 120 de la *Loi nationale de 1986 sur les transports* et des dispositions de la section I de la partie III de cette loi concernant»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

André Ouellet a l'intention de proposer,—Que l'article 295 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 38, page 154, ce qui suit:

"295.1 L'article 4 de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* est modifié par adjonction, à la suite du paragraphe 4(2) du paragraphe suivant:

«(3) Pour l'application de la présente loi, les transports ferroviaires multimodes de remorques ou de conteneurs en provenance du «territoire choisi» défini dans la présente loi sont réputés être des transports ferroviaires de leur point de départ jusqu'à leur destination finale.»

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car il cherche à modifier un article de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* qui ne figure pas dans le projet de loi et, par conséquent, cela ne rentre pas dans les attributions du projet de loi.

Clause 295, as amended, carried.

On Clause 296

By unanimous consent, on motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That Clause 296 be amended by striking out line 38, on page 154, and substituting the following therefor:

“6. (1) For the purpose of sections 112 and”

and by striking out line 9, on page 155, and substituting the following therefor:

“Commission.

(2) Traffic moving by rail in containers or trailers out of the select territory described in sections 7 and 12 shall be treated as all rail traffic even though the traffic moves by a mode other than rail from a point of origin within the select territory not served by rail to a point within that territory that is served by rail.”

Clause 296, as amended, carried.

On Clause 297

On motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That Clause 297 be amended by striking out lines 19 and 20, on page 155, and substituting the following therefor:

“specified in the tariff that is referred to in section 6.

(1.1) In determining for the purposes of this section whether a toll meets the freight rate specified in the tariff that is referred to in section 6, no regard shall be had to any modification of that freight rate by a contract that the parties thereto agree to keep confidential.

(1.2) The Commission, subject to the”

and by renumbering the subsequent cross-references thereto accordingly.

Clause 297, as amended, carried.

Clauses 298 to 301 carried severally.

On Clause 302

By unanimous consent, on motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That Clause 302 be amended by striking out line 1, on page 157, and substituting the following therefor:

“302. (1) The definition “pipeline” in section 2”

and by adding immediately after line 18, on page 157, the following:

“(2) Paragraph (a) of the definition “toll” in section 2 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

(a) for the shipment, transportation, transmission, care, handling or delivery of hydrocarbons or of another commodity that is transmitted through a pipeline, or for storage or demurrage or the like.”

L'article 295, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 296

Par consentement unanime, sur motion de Gordon Taylor, il est convenu,—Que l'article 296 soit modifié en substituant à la ligne 41, page 154, ce qui suit:

«6.1 Pour l'application des articles 112 et»

et en substituant à la ligne 9, page 155, ce qui suit:

«nation de la Commission.

(2) Le trafic ferroviaire par conteneurs ou remorques en provenance du territoire choisi visé aux articles 7 à 12 est considéré comme entièrement ferroviaire, même si le transport s'effectue par un mode autre que ferroviaire entre un point d'origine situé dans ce territoire et non desservi par rail et un point qui y est situé et desservi par rail.»

L'article 296 ainsi modifié est adopté.

Article 297

Sur motion de Gordon Taylor, il est convenu,—Que l'article 297 soit modifié en substituant aux lignes 18 à 20, page 155, ce qui suit:

«préférés conformes aux taux de fret spécifiés dans le tarif visé à l'article 6.

(1.1) Les modifications du taux de fret, spécifié dans un tarif visé à l'article 6, apportées par un contrat que les parties sont convenues de garder confidentiel ne sont pas prises en compte lors de la détermination, pour l'application du présent article, de la conformité d'une taxe à ce taux de fret.

(1.2) La Commission, sous réserve des»

et en changeant la présentation des renvois qui en découlent.

L'article 297 ainsi modifié est adopté.

Les articles 298 à 301 sont respectivement adoptés.

Article 302

Par consentement unanime, sur motion de Gordon Taylor, il est convenu.—Que l'article 302 soit modifié en substituant à la ligne 1, page 157, ce qui suit:

«302. (1) La définition de «pipe-line», à l'arti-»

et en insérant à la suite de la ligne 21, page 157, ce qui suit:

«(2) L'alinéa a) de la définition de «droit», à l'article 2 de la même loi, est abrogé et remplacé par ce qui suit:

a) pour l'expédition, le transport, la transmission, la garde, la manutention ou la livraison d'hydrocarbure ou d'un autre produit transmis par pipe-line, ou pour l'enmagasinage, les surestaries et autres choses analogues;»

Clause 302, as amended, carried.

On Clause 322

By unanimous consent, Gordon Taylor moved,—That Clause 322 be amended by

(a) adding immediately after line 47, on page 164, the following:

“Agreements for Sale, Lease and Amalgamation”

and (b) by striking out lines 6 to 22, on page 165, and substituting the following therefor:

“Canada or not,

(a) for selling, conveying or leasing to the other company all or substantially all the railway and undertaking of the company,

(b) for purchasing or leasing from the other company all or substantially all the railway and undertaking of the other company, or

(c) for amalgamation,

the agreement shall be first approved by resolutions of the shareholders of each company party thereto, each passed by a majority of not less than two thirds of the votes cast by the shareholders who vote in respect of that resolution at a general meeting of the shareholders.”

The Chairman ruled (a) out of order on the grounds that headings do not constitute part of the bill.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 322, as amended, carried.

Gordon Taylor proposed to moved,—That Bill C-18 be amended by adding immediately after line 2, on page 178, the following new clauses:

“371. (1) If, during the second session of the thirty-third Parliament, Bill C-13 entitled *An Act respecting the reorganization of Bell Canada* is assented to, that Act is amended by substituting a reference to “*National Telecommunications Powers and Procedures Act” for the reference to “National Transportation Act” where the latter reference occurs in sections 4 and 12.

(2) Subsection (1) shall come into force on the later of the day on which the other provisions of this Act come into force and the day on which Bill C-13, mentioned in subsection (1), is assented to.

372. (1) If, during the second session of the thirty-third Parliament, Bill C-21 entitled *An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof* is assented to,

(a) the definition “Commission” in subsection 2(1) of that Act is repealed;

L'article 302 ainsi modifié est adopté.

Article 322

Par consentement unanime, Gordon Taylor propose,—Que l'article 322 soit modifié

a) en ajoutant à la suite de la ligne 46, page 164, ce qui suit:

«Traités de vente, d'affermage ou de fusion»

b) en substituant aux lignes 6 à 23, page 165, ce qui suit:

«Canada:

a) soit pour la vente, la cession ou l'affermage à cette compagnie de la totalité ou de la quasi-totalité de son chemin de fer et de son entreprise,

b) soit pour l'achat ou l'affermage de la totalité ou quasi-totalité de l'entreprise et du chemin de fer de cette compagnie,

c) soit pour la fusion des deux entreprises.

ce traité doit d'abord être approuvé par résolutions des actionnaires de chacune des compagnies parties au traité, adoptées par une majorité d'au moins deux tiers des actionnaires votant sur cette résolution à une assemblée générale des actionnaires.»

Le président déclare irrecevable l'alinéa a) proposé car l'intertitre ne fait pas partie du projet de loi.

Puis l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 322, sous sa forme modifiée, est adopté.

Gordon Taylor a l'intention de proposer,—Que le projet de loi C-18 soit modifié en insérant avant la ligne 1, page 178, ce qui suit:

371. (1) Si, au cours de la deuxième session du trente-troisième Parlement, le projet de loi C-13 intitulé *Loi concernant la réorganisation de Bell Canada* est sanctionné, cette loi est modifiée par substitution, à la mention de la *Loi nationale sur les transports*, aux articles 4 et 12, de la mention de la *Loi nationale sur les attributions en matière de télécommunications*”.

(2) Le paragraphe (1) entre en vigueur à la plus tardive des dates suivantes: celle de l'entrée en vigueur des autres dispositions de la présente loi ou celle de la sanction du projet de loi C-13 mentionné au paragraphe (1).

372. (1) Si, au cours de la deuxième session du trente-troisième Parlement, le projet de loi C-21 intitulé *Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois* est sanctionné:

a) la définition de «Commission», au paragraphe 2(1) de cette loi, est abrogée;

(b) subsection 2(1) of that Act is further amended by adding thereto, in alphabetical order within the subsection, the following definition:

““Agency” means the National Transportation Agency;”

(c) that Act is further amended by substituting the word “Agency” for the word “Commission”, with such grammatical modifications as the circumstances require, wherever the latter word occurs;

(d) subsection 14(5) of that Act is repealed and the following substituted therefor:

“(5) A person who has made a request under subsection 59(2) of the *National Transportation Act, 1986* in respect of a matter is not entitled to file a complaint under subsection (1) in respect of the same matter.”

(e) section 58 of this Act is renumbered as subsection 58(1);

(f) section 58 of this Act is further amended by adding thereto the following subsection:

“(2) A person who has filed a complaint under subsection 14(1) of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1986* in respect of a matter is not entitled to make a request under subsection 59(2).” and

(g) this Act is further amended by substituting a reference to “*Shipping Conferences Exemption Act, 1986*” for the reference to “*Shipping Conferences Exemption Act, 1979*” where the latter reference occurs in paragraph 58(c) and subsections 266(1) and 267(1).

(2) If this Act comes into force before Bill C-21, mentioned in subsection (1), comes into force, section 27 of that Act is repealed.

(3) If Bill C-21, mentioned in subsection (1), comes into force before this Act comes into force, section 362 of this Act is repealed.”

and by renumbering the subsequent clauses accordingly.

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds it went beyond the terms of the bill in seeking to amend other bills currently before the House of Commons.

Clause 371 carried.

The Schedule carried.

The Committee resumed consideration of Clause 6, as amended, previously allowed to stand.

André Ouellet moved,—That Clause 6 be amended by adding immediately after line 38, on page 4, the following:

“(3) For the purposes of subsection (1), “region of Canada” includes

(a) the Pacific Region, consisting of the Province of British Columbia;

b) le paragraphe 2(1) de cette loi est modifié par insertion, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

«Office» L'Office national des transports.»

c) Le mot «Commission» est remplacé, partout où il se trouve dans cette loi, par le mot «Office»

d) le paragraphe 14(5) de cette loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(5) La personne qui a présenté une demande au titre du paragraphe 59(2) de la *Loi nationale de 1986 sur les transports* ne peut déposer une plainte au titre du paragraphe (1) au sujet de la même affaire.»

e) l'article 58 de la présente loi devient le paragraphe 58(1);

f) l'article 58 de la présente loi est modifiée par adjonction de ce qui suit:

«(2) La personne qui a déposé une plainte au titre du paragraphe 14(1) de la *Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes* ne peut présenter une demande au titre du paragraphe 59(2).»

g) l'expression *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*, à l'alinéa 58c) et aux paragraphes 266(1) et 267(1) de la présente loi, est remplacée par l'expression «*Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes*»

(2) Si la présente loi entre en vigueur avant le projet de loi C-21 mentionné au paragraphe (1), l'article 27 de cette loi est abrogé.

(3) Si le projet de loi C-21 mentionné au paragraphe (1) entre en vigueur avant l'entrée en vigueur de la présente loi, l'article 362 de la présente loi est abrogé.

en apportant les changements de désignation numérique qui en découlent.

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé car il est étranger au projet de loi, cherchant à modifier d'autres lois dont la Chambre des communes est présentement saisie.

L'article 371 est adopté.

L'Annexe est adoptée.

Le Comité reprend l'étude de l'article 6, sous sa forme modifiée, précédemment réservé.

André Ouellet propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 27, page 4, ce qui suit:

«(3) Pour l'application du paragraphe (1), les régions du Canada sont les suivantes:

a) la région du Pacifique: la province de la Colombie-Britannique;

(b) the Prairie Region, consisting of the Provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta;

(c) the Province of Ontario;

(d) the Province of Quebec; and

(e) the Atlantic Region, consisting of the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland."

Les Benjamin moved,—That the amendment be amended by adding the words "and the Yukon Territory" to the end of subsection (a) and the words "and the Northwest Territories" to the end of subsection (b).

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 6, as amended, carried.

The Committee resumed consideration of Clause 35 previously allowed to stand.

By unanimous consent, the amendment of André Ouellet, which reads as follows:

That Clause 35 be amended by adding immediately after line 23, on page 13, the following:

"(5)(a) The Agency may, on complaint or of its own motion, inquire into, hear and determine whether a service or refusal to provide a service by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of persons, including those persons who are disabled.

(b) Where an accessibility standard concerning obstacles to the mobility of persons is established under any Act of Parliament, and the standard is administered by the Agency, the standards shall determine whether an obstacle is undue or not.

(c) The Agency may require a person to do or refrain from doing any act, matter or thing that the person is or may be required to do or is prohibited from doing under this Section, and in addition, may order payment of compensation to the person or persons whose mobility was unduly restricted."

was withdrawn.

Darryl Gray moved,—That Clause 35 be amended by adding immediately after line 23, on page 13, the following:

"(5) Where under any Act of Parliament the Agency has the power to approve, disallow or regulate terms and conditions of carriage, the Agency may, on complaint or of its own motion, inquire into, hear and determine whether the manner in which a service is being provided by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons.

(6) Where the Agency determines that the manner in which a service is being provided constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons, it may

b) la région des Prairies: les provinces d'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba;

c) la province d'Ontario;

d) la province de Québec;

e) la région Atlantique: les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.»

Les Benjamin propose,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant les mots «et le Yukon» à la fin du paragraphe a), et les mots «les Territoires du Nord-Ouest» à la fin du paragraphe b).

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

Puis l'amendement, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et adopté.

L'article 6, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le Comité examine de nouveau l'article 35 précédemment réservé.

Par consentement unanime, l'amendement proposé par André Ouellet, à savoir:

Que l'article 35 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 21, page 13, ce qui suit:

«(5) a) L'Office peut, sur plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur la question de savoir si un service ou le refus d'un transporteur de fournir un service constitue un obstacle indu à la mobilité des personnes, y compris les personnes handicapées.

b) Lorsqu'une norme d'accessibilité concernant les obstacles à la mobilité des personnes est établie par une loi du Parlement, et que l'Office est chargé de son application, c'est la norme qui détermine si un obstacle est ou non un obstacle indu.

c) L'Office peut exiger qu'une personne fasse ou s'abstienne de faire quelque chose que cette personne est ou peut être requise de faire ou se voit interdit de faire en vertu du présent article; il peut, en outre, ordonner le paiement d'une indemnité à la personne ou aux personnes dont la mobilité a été indûment restreinte.»

est retiré.

Darryl Gray propose,—Que l'article 35 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 21, page 13, ce qui suit:

«(5) Dans les cas où une loi du Parlement habilite l'Office à approuver, annuler ou régir les conditions de transport, celui-ci peut, à la suite d'une plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur la question—l'entente et en décider—de déterminer si les modalités du service du transporteur constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes.

(6) S'il décide que les modalités du service constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes, l'Office peut ordonner au

order the carrier to remove the obstacle and may order payment of compensation for any extra expense incurred by the disabled person arising out of the undue obstacle.

(7) Where the carrier establishes, to the satisfaction of the Agency, that the manner of providing the service complies with any applicable standard of accessibility prescribed under an Act of Parliament, the Agency shall determine that the manner of providing the service does not constitute an undue obstacle."

By unanimous consent, the amendment was amended by substituting the words "the carrier to pay" for the words "payment of" in section (6).

After debate, the question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 35, as amended, carried.

The Committee resumed consideration of Clause 67, as amended, previously allowed to stand and on the amendment of André Ouellet, which reads as follows:

That Clause 67 be amended by striking out line 31, on page 29, and substituting the following therefor:

"Canadians but does not include Canadian subsidiaries of foreign companies and agents of these foreign companies;"

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

Clause 67, as amended, carried.

The Committee resumed consideration of the amendment of Terry Clifford, previously allowed to stand, which reads as follows:

That Bill C-18 be amended by adding immediately after line 13, on page 83, the following new clause:

"156.1 (1) Where the Minister is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with regard to Canadian carriers that transport goods by railway in that country or between that country and Canada, the Minister shall, with the concurrence of the Secretary of State for External Affairs, seek elimination of such practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council, on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs shall take such action as it deems appropriate."

By unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Terry Clifford moved,—That Bill C-18 be amended by adding immediately after line 13, on page 83, a new clause as follows:

"157. (1) Where the Governor in Council is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with

transporteur de supprimer l'obstacle et ordonner le versement d'une indemnité couvrant les frais supplémentaires supportés par la personne déficiente en l'occurrence.

(7) Si le transporteur convainc l'Office que les modalités du service sont conformes aux normes d'accès applicables prévues par une loi du Parlement, l'Office statue que ces modalités ne constituent pas un obstacle; indû."

Par consentement unanime, l'amendement est modifié en substituant les mots «et de verser une» aux mots «le versement d'une» au paragraphe (6).

Après débat, l'amendement ainsi modifié est adopté.

L'article 35, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le Comité examine de nouveau l'article 67, sous sa forme modifiée, précédemment réservé, ainsi que l'amendement proposé par André Ouellet, à savoir:

Que l'article 67 soit modifié en substituant à la ligne 15, page 29, ce qui suit:

«détenues ou contrôlées par des Canadiens, à l'exception des sociétés qui sont des filiales canadiennes de sociétés étrangères et des agents de ces sociétés étrangères.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

L'article 67, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le Comité examine de nouveau l'amendement proposé par Terry Clifford, précédemment réservé, à savoir:

Que le projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 13, page 183, ce qui suit:

«156.1 (1) Le ministre doit, s'il constate que le gouvernement d'un pays étranger s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de transporteurs canadiens effectuant du transport routier de marchandises dans ce pays ou entre ce pays et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, en vue de faire cesser ces pratiques.

(2) Lorsque les consultations visées au paragraphe (1) n'aboutissent pas à l'élimination des pratiques mentionnées dans ce paragraphe, le gouverneur en conseil, agissant sur la recommandation du ministre et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, prend les mesures qu'il juge appropriées.»

Par consentement unanime, l'amendement est retiré.

Terry Clifford propose,—Que le projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 13, page 83, ce qui suit:

«157. (1) Quand le gouverneur en Conseil est d'avis que le gouvernement d'un pays s'est adonné à des pratiques restrictives, discriminatoires ou injustes à

respect to Canadian carriers who transport goods by rail in that country or between that country and Canada, the Governor in Council shall direct the Minister and the Secretary of State for External Affairs to seek the elimination of those practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council may, by order made on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs, take such action as the Governor in Council considers appropriate."

and by renumbering the subsequent clauses and the cross-references thereto accordingly.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

The Committee resumed consideration of Clause 253, as amended, previously allowed to stand and on the amendment by André Ouellet, which reads as follows:

That Clause 253 be amended by striking out line 32, on page 130, and substituting the following therefor:

"may be prescribed, in excess of two mil—"

By unanimous consent, the amendment was amended by substituting the word "ten" for the word "two".

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 253, as amended, carried.

On Clause 1

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 1 be amended by striking out line 5, on page 1, and substituting the following therefor:

"*Transportation Act, 1987.*"

Clause 1, as amended, carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried, on division.

It was agreed,—That the Chairman report the Bill, as amended, to the House of Commons.

Ordered,—That the Committee order a reprint of Bill C-18, as amended, for use in the House of Commons at report stage.

At 5:46 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 6:04 o'clock p.m., the sitting resumed.

The Committee proceeded to clause-by-clause consideration of Bill C-19.

Clause 2 carried.

l'égard de transporteurs canadiens qui transportaient des biens par chemin de fers dans son pays ou entre ce pays et le Canada, le gouverneur en Conseil peut demander au ministre et au secrétaire d'État aux Affaires extérieures de tenter de mettre un terme à ces pratiques par des consultations.

(2) Quand les consultations prévues au paragraphe (1) échouent, le gouverneur en Conseil peut, par décret rendu sur recommandation du ministre ou du secrétaire d'État aux Affaires extérieures prendre les mesures qu'il juge indiquées.»

et en apportant les changements de désignations numériques, et de présentation des renvois qui en découlent.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Le Comité examine de nouveau l'article 253, sous sa forme modifiée, et précédemment réservé, ainsi que l'amendement proposé par André Ouellet, à savoir:

Que l'article 253 soit modifié en substituant aux lignes 33 et 34, page 130, ce qui suit:

«d'affaires annuel brut de plus de deux millions de dollars ou tel montant supérieur fixé»

Par consentement unanime, l'amendement est modifié en substituant le mot «dix» au mot «deux»

Puis l'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

L'article 253, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 1

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 4, page 1, ce qui suit:

«1. *Loi nationale de 1987 sur les trans—*»

L'article 1 ainsi modifié est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté avec voix dissidente.

Il est convenu,—Que le président fasse rapport, à la Chambre des communes, du projet de loi.

Il est ordonné,—Que le Comité ordonne la réimpression du projet de loi C-18, sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A 17 h 46, le Comité interrompt les travaux.

A 18 h 04, le Comité reprend les travaux.

Le Comité entreprend l'étude, article par article, du projet de loi C-19.

L'article 2 est adopté.

By unanimous consent, on motion of Darryl Gray, it was agreed—That Bill C-19 be amended by adding immediately after line 35, on page 2, a new clause as follows:

“3. (1) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province affected thereby, make regulations respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings or extra-provincial truck undertakings including, without limiting the generality of the foregoing, regulations respecting audit, inspection, entry on premises and the provision of information.

(2) A regulation under subsection (1) may incorporate by reference the law of a province as amended from time to time.

(3) No person shall operate an extra-provincial bus undertaking or extra-provincial truck undertaking in contravention of any regulation made under subsection (1).”

and by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

On Clause 3

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That Clause 3 be amended, in the English version only, by striking out lines 5 and 6, on page 3, and substituting the following therefor:

“undertaking in that province except under and in accordance with a licence issued under the au-”

Clause 3, as amended, carried.

Clauses 4 and 5 carried severally.

On Clause 6

On motion of Joe Reid, it was agreed,—That Clause 6 be amended by striking out lines 28 and 29, on page 3, and substituting the following therefor:

“undertaking in that province except under and in accordance with a licence issued under the au-”

Clause 6, as amended, carried.

On Clause 7

On motion of Ross Belsher, it was agreed,—That Clause 7 be amended, in the English version only, by striking out lines 9 and 10, on page 4, and substituting the following therefor:

“mits to the board prescribed evidence that the applicant meets the prescribed”

Iain Angus moved,—That Clause 7 be amended by striking out lines 13 to 47, on page 4, and lines 1 to 43, on page 5.

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 5.

Par consentement unanime, sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que le projet de loi C-19 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 42, page 2, ce qui suit:

«3. (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de chaque province touchée, régir la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar ou des entreprises de camionnage extra-provinciales, notamment la vérification, l'inspection, la pénétration de lieux et la fourniture de renseignements.

(2) Les règlements d'application du paragraphe (1) peuvent incorporer par renvoi la loi d'une province avec ses modifications.

(3) L'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage est subordonnée à l'observation des règlements d'application du paragraphe (1).

en apportant les chagement de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

Article 3

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 3 soit modifié dans la version anglaise seulement, en substituant aux lignes 5 et 6, page 3, ce qui suit:

«undertaking in that province except under and in accordance with a licence issued under the au-»

L'article 3 ainsi modifié est adopté.

Les articles 4 et 5 sont respectivement adoptés.

Article 6

Sur motion de Joe Reid, il est convenu,—Que l'article 6 soit modifié en substituant à la ligne 27, page 3, ce qui suit:

«locale est subordonné à l'obtention et à l'observation des conditions de la»

L'article 6 ainsi modifié est adopté.

Article 7

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu,—Que l'article 7 soit modifié dans la version anglaise seulement en substituant aux lignes 9 et 10, page 4, ce qui suit:

«mits to the board prescribed evidence that the applicant meets the prescribed»

Iain Angus propose,—Que l'article 7 soit modifié en retranchant les lignes 12 à 48, page 4, et les lignes 1 à 38, page 5.

Puis l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 5.

By unanimous consent, Robert Layton moved,—That Clause 7 be amended by striking out lines 24 to 47, on page 4, and lines 1 to 11, on page 5, and substituting the following therefor:

“evidence to the contrary, the operation of the extra-provincial truck undertaking in respect of which the licence is sought would likely be detrimental to the public interest.”

and by striking out lines 23 to 32, on page 5, and substituting the following therefor:

“licence is sought would likely be detrimental to the public interest.”

The question being put on the amendments, they were agreed to, on division.

By unanimous consent, Darryl Gray moved,—That Clause 7 be amended by striking out lines 44 to 48, on page 5, and substituting the following therefor:

“(6) Subject to subsection 9(3) but notwithstanding any other provision of this Part, after the day on which subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) cease to have effect.”

and by striking out line 8, on page 6, and substituting the following therefor:

“tion referred to in subsection 9(3), shall”

The question being put on the amendments, they were agreed to, on division.

Clause 7, as amended, carried, on division.

On Clause 8

André Ouellet moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 41, on page 6, and substituting the following therefor:

“may consider necessary but including the following criteria:

In determining the fitness of an applicant, the Minister shall consider

a) the past conduct of the applicant or, where the applicant is a corporation, of its officers and directors, including the applicant's safety, financial integrity and customer service record and record of convictions available to the Minister under this Act and the Criminal Code, Canada Labour Code, Transportation of Dangerous Goods Act and the regulations thereunder and such other statutes as may be prescribed, and comparable statutes and regulations of other jurisdictions that afford reasonable grounds for belief that the transportation service will not be operated in accordance with the law and the public interest; and

Par consentement unanime, Robert Layton propose,—Que l'article 7 soit modifié en substituant aux lignes 22 à 48, page 4, et 1 à 9, page 5, ce qui suit:

«par l'Office, que, en l'absence de preuve contraire, l'exploitation de l'entreprise de camionnage extra-provinciale est susceptible de nuire à l'intérêt public.»

en substituant aux lignes 19 à 28, page 5, ce qui suit:

«demande de licence est susceptible de nuire à l'intérêt public»

Les amendements sont mis aux voix et adoptés avec voix dissidente.

Par consentement unanime, Darryl Gray propose,—Que l'article 7 soit modifié en substituant aux lignes 41 et 42, page 5, ce qui suit:

«phe 9(3), après la date de cessation d'effets des paragraphes 7(3) à (5) et des alinéas 8(1)a) à d).

en substituant à la ligne 6, page 6, ce qui suit:

«condition visée au paragraphe 9(3) dont»

Les amendements sont mis aux voix et adoptés avec voix dissidente.

L'article 7, sous sa forme modifiée, est adopté avec voix dissidente.

Article 8

André Ouellet propose que l'article 8 de la loi C-19 soit modifié en substituant à la ligne 38, page 6, ce qui suit:

«nécessaires, mais incluant les critères suivants:

pour déterminer l'aptitude du demandeur, le ministre prend en considération

a) le comportement passé du demandeur ou, s'il s'agit d'une corporation, celui de ses dirigeants et administrateurs, y compris les antécédents du demandeur en matière de sécurité et d'intégrité financière et de service aux clients, ainsi que le relevé dont dispose le ministre faisant état des condamnations subies au titre de la présente Loi du Code criminel et du Code canadien du travail et de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, ou de leurs règlements d'application ou de toute autre loi désignée par règlement, ou loi aux règlements analogues adoptée sur d'autres territoires, et qui apportent des motifs raisonnables de croire que le service de transport ne sera pas exploité conformément à la loi et à l'intérêt public.

b) such other matters as are prescribed.”

After debate, the question being put on the amendments, they were, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 6.

On motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That Clause 8 be amended by striking out lines 21 to 23, on page 6, and substituting the following therefor:

“applicant’s identity and service proposal;”

Gordon Taylor moved,—That Clause 8 be amended by adding immediately after line 41, on page 6, and substituting the following therefor:

“(f) authorizing any person or body to determine and certify whether an applicant for a licence under this Part meets, or the holder of a licence issued under the authority of this Part continues to meet, the requirements related to safety that are included in the criteria prescribed pursuant to paragraph (e) and to determine and certify the level at which the applicant or holder of the licence meets those requirements:”

and by renumbering the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly.

The question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Joe Reid moved,—That Clause 8 be amended by striking out lines 46 to 48, on page 6, and lines 1 to 10, on page 7; and, by renumbering the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly.

The question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Iain Angus moved,—That Clause 8 be amended by adding immediately after line 10, on page 7, the following:

“(h) prescribing the terms of credit for the payment of freight charges;”

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 6.

Iain Angus moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 17, on page 7, and substituting the following therefor:

“shall include requirements related to safety,”

After debate, the amendment was, by unanimous consent, amended by adding after safety the words “and insurance, and may include requirements relating to bonding coverage”.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clause 8, as amended, carried.

On Clause 9

b) toute autre question désignée par le règlement.»

Après débat, les amendements sont mis aux voix et rejetés par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 6.

Sur motion de Gordon Taylor, il est convenu,—Que l'article 8 soit modifié en substituant aux lignes 19 à 21, page 6, ce qui suit:

«leur identité et leurs propositions de services;»

Gordon Taylor propose,—Que l'article 8 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 38, page 6, ce qui suit:

«(f) charger une personne ou un organisme d'établir l'observation, d'une part par les demandeurs de la licence prévue par la présente partie; d'autre part par les titulaires de celle-ci, des éléments relatifs à la sécurité compris parmi les critères réglementaires fixés en vertu de l'alinéa e) et d'établir le niveau d'observation de ces éléments par les demandeurs et titulaires;

en apportant les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

L'amendement est mis aux voix et adopté avec voix dissidente.

Joe Reid propose,—Que l'article 8 soit modifié en retranchant les lignes 43 à 47, page 6, et les lignes 1 à 7, page 7, et en apportant les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

L'amendement est mis aux voix et adopté avec voix dissidente.

Iain Angus propose,—Que l'article 8 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 7, page 7, ce qui suit:

«(h) fixer les conditions de crédit applicables au paiement du frais,»

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 6.

Iain Angus propose,—Que l'article 8 soit modifié en substituant à la ligne 14, page 7, ce qui suit:

«visé à l'alinéa (1)e) doivent comprendre des»

Après débat, l'amendement est modifié par consentement unanime en ajoutant à la suite du mot «sécurité» les mots «et aux assurances».

L'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

L'article 8, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 9

On motion of Ross Belsher, it was agreed,—That Clause 9 be amended by striking out lines 21 to 27, on page 7, and substituting the following therefor:

“9. (1) The holder of a licence issued under the authority of this Part shall not operate the undertaking in respect of which the licence was issued during any period during which the holder does not meet the criteria prescribed pursuant to paragraph 8(1)(e).”

Robert Layton moved,—That Clause 9 be amended by striking out lines 28 to 31, on page 7, and substituting the following therefor:

“(2) A licence issued under the authority of this Part is not transferable.

(3) It is a condition of every licence issued under the authority of this Part that the holder thereof will comply with subsections (1) and (2) and any regulations made under subsection 3(1).”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 9, as amended, carried, on division.

Clause 10 carried.

On Clause 11

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That clause 11 be amended by striking out lines 2 and 3, on page 8, and substituting the following therefor:

“except under and in accordance with a licence issued under the authority of Part II and”

Clause 11, as amended, carried.

Clauses 12 to 15 carried severally.

By unanimous consent, Terry Clifford moved,—That Bill C-19 be amended by adding immediately after line 41, on page 8, a new clause as follows:

“16. (1) Where the Minister is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with regard to Canadian carriers that transport goods by motor vehicle in that country or between that country and Canada, the Minister shall, with the concurrence of the Secretary of State for External Affairs, seek elimination of such practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs made after consultation by the Minister with the government of each province affected thereby, notwithstanding this Act or any other Act of Parliament, by order,

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu,—Que l'article 9 soit modifié en substituant aux lignes 20 à 27, page 7, ce qui suit:

9. (1) Le titulaire de la licence prévue par la présente partie ne peut exploiter l'entreprise à l'égard de laquelle la licence a été délivrée au cours d'une période où il ne se conforme pas aux critères réglementaires fixés en vertu de l'alinéa 8(1)e).

Robert Layton propose,—Que l'article 9 soit modifié en substituant aux lignes 28 à 30, page 7, ce qui suit:

(2) Les licences délivrées en application de la présente partie sont incessibles.

(3) L'observation, par les titulaires de licences délivrées en application de la présente partie, des paragraphes 1 et 2 et des règlements d'application du paragraphe 3(1) constitue une condition de celle-ci.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 9, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 10 est adopté.

Article 11

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que l'article 11 soit modifié en substituant à la ligne 3, page 8, ce qui suit:

«de la licence prévue par la présente partie et à l'observation des conditions de celle-ci.»

L'article 11, ainsi modifié, est adopté.

Les articles 12 à 15 sont respectivement adoptés.

Par consentement unanime, Terry Clifford propose,—Que le projet de loi C-19 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 36, page 8, ce qui suit:

«16. (1) Le ministre doit, s'il constate que le gouvernement d'un pays s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de transporteurs canadiens effectuant du transport routier de marchandises dans ce pays ou entre ce pays et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, en vue de faire cesser ces pratiques.

(2) En cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, par décret, malgré la présente loi ou toute loi du Parlement, sur recommandation du ministre et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures après consultations par le ministre du gouvernement de chaque province touchée, soit interdire ou restreindre la délivrance de licences sous le régime de la présente loi par un transporteur étranger, à l'ensemble de tels transporteurs ou à une catégorie de ceux-ci, soit ordonner à un office provincial de modifier ou de suspendre une licence ainsi délivrée à un tel transporteur, à cet ensemble ou à une telle catégorie, ou de rétablir une licence ainsi suspendue,

(a) prohibit or restrict the issuance of any licence under the authority of this Act to any foreign carrier, all foreign carriers or any class of foreign carrier,

(b) direct any provincial transport board to amend or suspend any licence issued under the authority of this Act to any foreign carrier, all foreign carriers or any class of foreign carrier, and

(c) direct any provincial transport board to reinstate any licence suspended in accordance with a direction issued under paragraph (b),

subject to such terms and conditions as may be specified in the order, and a provincial transport board to which the order applies shall comply with the order.”

and by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

After debate, the amendment was, by unanimous consent, amended by striking out the words “of a country” in line 2 and substituting therefor the words “in a foreign country”.

After debate, the question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Clauses 16 to 25 carried severally.

On Clause 26

On motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That Clause 26 be amended by adding immediately after line 4, on page 12, the following:

“26. For greater certainty, every licence authorizing the operation of an extra-provincial bus undertaking between any two points in a province that purports to have been issued under a law of the province prior to the coming into force of this Act, except section 24, and that purports to be in effect on the day immediately before this Act, except section 24, comes into force shall be deemed to have been issued under the authority of Part I of this Act if that licence was issued to a person who at the time of issuance was the holder of a licence issued under the authority of the Motor Vehicle Transport Act, being chapter M-14 of the Revised Statutes of Canada, 1970, in respect of the same extra-provincial bus undertaking.”

and by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 26, as amended, carried.

By unanimous consent, Joe Reid moved,—That Bill C-19 be amended by adding immediately after line 22, on page 12, a new clause as follows:

“27. For greater certainty, every licence authorizing the operation of an extra-provincial truck undertaking between any two points in a province that purports to have been issued under a law of the province prior to the coming into force of this Act, except section 24, and

aux conditions que peut prévoir le décret. L'Office provincial est tenu de se conformer au décret.»

en introduisant le changement de désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Après débat, l'amendement est modifié à l'unanimité en substituant aux mots «d'un pays», à la ligne 2, les mots «d'un pays étranger».

Après débat, l'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

Les articles 16 à 25 sont respectivement adoptés.

Article 26

Sur motion de Gordon Taylor, il est convenu,—Que l'article 26 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 3, page 12, ce qui suit:

«26. Il est entendu que les permis d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar entre deux points situés dans une province, censés à l'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24, délivrés sous le régime d'une loi de la province et valides, sont réputés être des licences délivrées en application de la partie I de la présente loi, si ce permis a été délivré à une personne qui était, à cette date, titulaire d'un permis délivré pour la même entreprise en application de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, chapitre M-14 des Statuts révisés du Canada de 1970.»

en apportant les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

L'article 26 ainsi modifié est adopté.

Par consentement unanime, Joe Reid propose,—Que le projet de loi C-19 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 19, page 12, le nouvel article suivant:

«27. Il est entendu que les permis d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de camionnage entre deux points situés dans une province, censés à l'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24, délivrés sous le régime d'une loi de la province et

that purports to be in effect on the day immediately before this Act, except section 24, comes into force shall be deemed to have been issued under the authority of Part III of this Act if that licence was issued to a person who at the time of issuance was the holder of a licence issued under the authority of the Motor Vehicle Transport Act, being chapter M-14 of the Revised Statutes of Canada, 1970, in respect of the same extra-provincial truck undertaking."

and by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clauses 27 and 28 carried severally.

On Clause 29

André Ouellet moved,—That Clause 29 be amended by striking out line 41, on page 12, and substituting the following therefor:

"29. (1) This Act, except sections 7 and 24, shall"

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

André Ouellet moved,—That Clause 29 be amended by adding immediately after line 44, on page 12, the following:

"(1.1) Section 7 shall come into force ninety days after the coming into force of a national safety code in each province and territory."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

NAYS

Ross Belsher
Terry Clifford
Darryl Gray

Joe Reid
Gordon Taylor—(5)

Les Benjamin moved,—That Clause 29 be amended by adding immediately after line 2, on page 13, the following:

"(3) Section 7(2) will come into force on a date prescribed by the Governor in Council no less than two years after the implementation of a national safety code."

After debate, the amendment was, by unanimous consent, amended by substituting the words "one year" for the words "two years".

After debate, the question being put on the amendment, as amended, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 6.

Clause 29 carried, on division.

On Clause 30

valides, sont réputés être des licences délivrées en application de la partie III de la présente loi, si ce permis a été délivré à une personne qui était, à cette date, titulaire d'un permis délivré pour la même entreprise en application de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, chapitre M-14 des Statuts révisés; du Canada de 1970.»

et en apportant les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Les articles 27 et 28 sont respectivement adoptés.

Article 29

André Ouellet propose,—Que l'article 29 soit modifié en substituant à la ligne 37, page 12, ce qui suit:

"29. (1) La présente loi, à l'exception des articles 7 et 24, entre en vigueur à la date"

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

André Ouellet propose,—Que l'article 29 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 40, page 12, ce qui suit:

"(1.1) L'article 7 entre en vigueur 90 jours après la mise en vigueur d'un Code national de sécurité dans chaque province et territoire."

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix:

POUR

Iain Angus
Les Benjamin

André Ouellet
Fernand Robichaud—(4)

CONTRE

Ross Belsher
Terry Clifford
Darryl Gray

Joe Reid
Gordon Taylor—(5)

Les Benjamin propose,—Que l'article 29 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 13, ce qui suit:

"(3) L'article 7, paragraphe 2, entre en vigueur à la date fixée par le gouverneur en Conseil au plus tôt deux ans après la mise en application du Code national de sécurité."

Après débat, par consentement unanime, l'amendement est modifié en substituant les mots «un an» aux mots «deux ans».

Après débat, l'amendement ainsi modifié est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 6.

L'article 29 est adopté avec voix dissidente.

Article 30

On motion of Ross Belsher, it was agreed,—That Clause 30 be amended by striking out lines 3 to 6, on page 13, and substituting the following therefor:

“30. (1) Subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1) (a) to (d) shall, subject to subsections (2) to (4), cease to have effect five years after the day on which this Act, except section 24, comes into force.

(2) The Minister shall, after the expiration of three years after the coming into force of subsections 7(3) to (5) and before the expiration of four years after the coming into force of those subsections, undertake and complete a comprehensive review of the operation and effect of those subsections.

(3) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province, after the completion of the review referred to in subsection (2) and before subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) cease to have effect pursuant to subsection (1), by proclamation, continue subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) in force for such further period as is specified in the proclamation.

(4) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province, at any time while subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) are in force pursuant to subsection (3) or this subsection, by proclamation, continue subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1) (a) to (d) in force for such further period as is specified in the proclamation.”

Clause 30, as amended, carried.

Clause 1 carried.

The Title carried, on division.

The Bill, as amended, carried, on division.

Agreed.—That the Chairman report the Bill, as amended, to the House of Commons.

Ordered.—That the Committee order a reprint of Bill C-19, as amended, for use of the House of Commons at report stage.

On motion of André Ouellet, it was agreed,—That requested reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses who appeared before the Standing Committee on Transport in relation to Bills C-18 and C-19.

During the meeting, the Parliamentary Secretary and witnesses answered questions.

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu,—Que l'article 30 soit modifié en substituant aux lignes 3 à 6, page 13, ce qui suit:

«30. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les paragraphes 7(3) à (5) et les alinéas 8(1)a) à d) cessent d'avoir effet cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24.

(2) Entre la fin de la troisième année et celle de la quatrième année de l'entrée en vigueur des paragraphes 7(3) à (5), le ministre effectue un examen complet de leur application et de leurs effets.

(3) Sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de toutes les provinces et achèvement de l'examen prévu au paragraphe (2) le gouverneur en Conseil peut, par proclamation, proroger pour une période spécifiée la durée d'application des paragraphes 7(3) à (5) et des alinéas 8(1)a) à d) pendant qu'ils sont en vigueur.

(4) Sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de toutes les provinces, le gouverneur en Conseil peut, par proclamation, proroger pour une période spécifiée la durée d'application de ces mêmes dispositions pendant qu'elles sont en vigueur en application du paragraphe (3) du présent paragraphe.

L'article 30, ainsi modifié, est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté avec voix dissidente.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté avec voix dissidente.

Il est convenu.—Que le président fasse rapport, à la Chambre des communes, du projet de loi.

Il est ordonné.—Que le Comité ordonne la réimpression du projet de loi C-19, sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre des communes, à l'étape du rapport.

Sur motion d'André Ouellet, il est convenu,—Que les témoins qui ont comparu devant le Comité des transports en rapport avec les projets de loi C-18 et C-19, soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables.

Au cours de la séance, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

At 7:54 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 19 h 54, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Mary MacDougall
Micheline Rondeau-Parent
Clerks of the Committee

Les greffières du Comité
Mary MacDougall
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, April 14, 1987

• 0938

The Chairman: We have a quorum. Colleagues, we made reasonably good progress yesterday, I think, which would be a conservatively liberal way to interpret a very progressive socialistic move in terms of sociability and an accomplishment. We now have the railway lines. We are now on clause 153.

• 0940

On clause 153—*Interswitching of traffic between connecting lines*

Mr. Layton: Mr. Chairman, I am happy to move that clause 153 of Bill C-18 be amended by (a) striking out in the French version the heading preceding line 21 on page 80 and substituting the following:

Interconnexion

(b) by striking out in the French version lines 31 and 32 on page 80 and substituting the following:

installations convenables pour permettre l'interconnexion, d'une manière sécuritaire

(c) by striking out in the English version line 2 on page 81 and substituting the following: "—scribed or determined under subsection 4."

(d) by striking out lines 16 to 24 on page 81, subclause (4); (e) by renumbering the subsequent subclauses and the cross-references therein accordingly; (f) by striking out lines 30 to 39 on page 81 and substituting the following:

(b) subject to subsection (5), prescribing the rate per car to be charged for interswitching traffic or the manner of determining that rate, including the adjustments to be made to that rate as a result of change in costs, and establishing distance zones for those purposes; and

(c) prescribing for the purposes of. . .

The Chairman: Thank you, Mr. Layton. The first section, section (a), is out of order because it refers to a heading, and under parliamentary procedure and rules and legislation headings are not part of an amendment. They will be picked up in the reprint process. Section (a) of the amendment is out of order. The discussion and explanation shall ensue on the other sections Mr. Layton moved. Ms Bloodworth.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 14 avril 1987

Le président: Il y a quorum. Chers collègues, nous pouvons dire que nous avons réalisé des progrès raisonnables lors de la journée d'hier, ce qui serait une façon mi-conservatrice, mi-libérale d'interpréter une démarche socialiste-progressiste, dénotant une conscience sociale et marquant une étape. Ce qui nous amène aux lignes de chemin de fer et à l'article 153.

Article 153—*Voies raccordées*

M. Layton: Monsieur le président, c'est avec le plus grand plaisir que je propose que l'article 153 du projet de loi C-18 soit modifié par: a) substitution, dans la version française, à l'intertitre précédant la ligne 21, page 80, de ce qui suit:

Interconnexion

b) substitution, dans la version française, aux lignes 31 et 32, page 80, de ce qui suit:

installations convenables pour permettre l'interconnexion, d'une manière sécuri-

c) substitution, dans la version anglaise, à la ligne 2, page 81, de ce qui suit: "—scribed or determined under subsection (4)."

d) suppression des lignes 16 à 25, page 81; e) les changements de numéros de paragraphe et de présentation des renvois qui en découlent; f) la substitution, aux lignes 28 à 38, page 81, de ce qui suit:

a) fixer les modalités de l'interconnexion du trafic;

b) sous réserve du paragraphe (5), fixer le prix par wagon, de même que les modifications de ce prix découlant de la variation des coûts, à exiger pour l'interconnexion du trafic et, à ces fins, établir des zones tarifaires;

c) fixer, pour l'application des paragra-

Le président: Merci, monsieur Layton. La première partie de l'amendement, la partie a), est irrecevable parce qu'il s'agit d'un intertitre et qu'en vertu du Règlement, les intertitres des lois sont exclus des amendements. La modification sera apportée à la réimpression. Donc, la partie a) est irrecevable. La discussion porte sur les autres parties. Madame Bloodworth.

[Text]

Ms K. Margaret Bloodworth (Acting General Counsel, Canadian Transport Commission): The first section just changes the French version to the new word for interswitching. The other sections do two things. They first of all provide for an annual adjustment factor in the regulation so that interswitching rates could be changed to reflect changes in costs without requiring the passage of a new regulation. There could be an indexation factor established.

The second thing it does is remove the power of the agency to prescribe the maximum amount of an interswitching rate that can be passed on to a shipper. I believe CP, and perhaps also CN, pointed out that given a competitive situation, it really is an unnecessary power. The competition will sort out what amount of the rate the railway will absorb and what amount it will pass on to the shipper, and we therefore propose to delete that particular power.

Amendment as amended agreed to.

The Chairman: I understand Mr. Robichaud also has an amendment to clause 153.

M. Robichaud: Je propose que l'article 153 du projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 2, à la page 82, ce qui suit:

- (7)a) Lorsqu'il fixe les prix en application du présent article, l'Office prend en compte la juste valeur marchande des biens en cause; et
- b) l'Office inclut, dans le calcul des prix, les coûts variables adéquats et une indemnité suffisante pour satisfaire les besoins à long terme du chemin de fer.

• 0945

Dans cet article, on ne parle pas de «la juste valeur marchande des biens en cause» ni des «coûts variables adéquats». C'est ce qu'on veut ajouter au moyen de cet amendement.

Mr. Belsher: What impact would fair market value have on interswitching?

Mr. Robichaud: Whatever was used by the interchanges would be taken into consideration. I think we have had some—

Mr. Belsher: I thought it was more to do with line abandonment and things like this.

Mr. Angus: It is part of costing formula, so the one railroad will pay the other railroad for not only the operating costs, but also other matters such as fair market value, so that there is a return on investment, if you like.

Mr. Robichaud: This was recommended by CP Rail.

The Chairman: Ms Bloodworth, do you have an explanation?

[Translation]

Mme K. Margaret Bloodworth (avocate générale intérimaire, Commission canadienne des transports): La première partie de l'amendement ne fait que modifier la version française par la substitution du mot «interconnexion». Les autres parties visent deux buts. D'abord, elles permettent un réajustement annuel de façon à ce que les taux d'interconnexion puissent suivre la courbe des frais sans qu'il soit nécessaire de modifier les règlements chaque fois. Il pourrait y avoir un indice d'établi à cet égard.

Deuxièmement, la modification empêche l'office de prescrire le taux d'interconnexion maximum qui peut être exigé de l'expéditeur. C'est le CP, ou peut-être le CN, qui a fait valoir que dans un contexte concurrentiel, ce pouvoir n'était pas nécessaire. C'est la concurrence qui déterminera la part que le chemin de fer absorbera et la part qu'il exigera de l'expéditeur. Nous faisons donc disparaître cette prérogative de l'office.

L'amendement revu et corrigé est adopté.

Le président: M. Robichaud a également un amendement à l'article 153.

Mr. Robichaud: I move that clause 153 of Bill C-18 be amended by adding thereto immediately following line 2 on page 82, the following:

- (7)(a) Where the Agency prescribes rates pursuant to this section, it shall take into account the fair market value of the assets involved; and
- (b) the Agency shall include in the calculation of such rates the appropriate variable costs and a contribution which is adequate to meet the railway's long-term needs.

The clause makes no mention of the fair market value of the assets nor of the notion of appropriate variable costs. This is what we want to add with our amendment.

M. Belsher: Que signifierait la notion de juste valeur marchande pour ce qui est de l'interconnexion?

M. Robichaud: Ce qui serait utilisé dans les interconnexions entrerait en ligne de compte. Nous avons entendu. . .

M. Belsher: Je pensais que cela avait davantage à voir avec l'abandon des lignes, etc.

M. Angus: Cela fera partie de la formule d'établissement des frais, de sorte que le deuxième chemin de fer remboursera au premier non pas seulement les frais d'exploitation, mais également un montant tenant compte de la juste valeur marchande des biens en cause. Ce sera au titre du rendement de l'investissement, si vous voulez.

M. Robichaud: La recommandation vient du CP.

Le président: Vous voulez dire quelque chose à ce sujet, madame Bloodworth?

[Texte]

Ms Bloodworth: I should point out right now there is a requirement in the act that interswitching rates be compensatory. Compensatory means they must cover the variable costs. Variable costs include a cost of capital element. Cost to capital would be the debt costs associated with it and also the cost of equity—in other words, the return to shareholders on investments. So there is already a factor in there for return on investments.

Mr. Ouellet: Where do you find this?

Ms Bloodworth: Clause 112 requires all rates to be compensatory. Subclause 153(7) says:

In determining whether a rate prescribed or determined pursuant to paragraph (5)(b) is compensatory, the average variable costs of all movements of traffic that are subject to the rate shall be considered.

Interswitching is a rate and is included in all rates.

Mr. Ouellet: The wording does not seem to be crystal clear. The proposal is to make it absolutely clear that these costs are taken into consideration.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the wording would go quite a bit beyond the present clause. Fair market value is not used in any railway costing right now. All railway costing is based on historic cost of assets. For example, when they are costing for the WGTA, the return on the cost of capital that is calculated is based on the historic value of those assets, not on the current value. To go to current value accounting has a very significant effect on costing. It would move all costing up a great deal. It has been a subject of some debate in railway accounting for some period of time, but it certainly has not been accepted either here or in the United States.

Amendment negatived.

The Chairman: Colleagues, I am not going to try to confuse you; we are just going to keep going. The clerk has pointed out to me—if you want to do it this way—there are independent amendments. The other amendments on this particular clause are Mr. Ouellet's. If we were doing it in chronological order, we should have started on page 99 and then done 95. So let us do it correctly, chronologically. Let us go to page 99, which is an amendment of Mr. Ouellet on the same clause. This is the first and only time our gracious clerk and competent staff—I should not smile—have put the pages in the wrong order. But there is no problem, because they are independent amendments and they are all in the same clause. So let us do 99 first.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Je voudrais simplement rappeler qu'il est déjà prévu dans la loi que les taux d'interconnexion doivent être compensatoires. Par là, on entend qu'ils doivent couvrir les frais variables, lesquels incluent les coûts en capital. Les coûts en capital incluent non pas seulement l'intérêt sur la dette, mais également le rendement de l'investissement pour les actionnaires. Il y a donc déjà quelque chose de prévu pour le rendement de l'investissement.

M. Ouellet: Où ces dispositions se trouvent-elles?

Mme Bloodworth: À l'article 112, qui prévoit que les taux doivent être compensatoires. Et le paragraphe 153(7) établit ce qui suit:

Il est tenu compte des frais variables moyens de tous les transports de marchandises assujettis au prix afin de déterminer si les prix fixés en application de l'alinéa (5)b) sont compensatoires.

Il y a des taux pour les interconnexions, et ils sont inclus comme tels.

M. Ouellet: Le libellé actuel n'est pas parfaitement clair. La proposition vise à préciser hors de tout doute que ces frais doivent entrer en ligne de compte.

Mme Bloodworth: Le libellé de l'amendement va beaucoup plus loin que le libellé actuel. La juste valeur marchande n'entre pas dans la formule d'établissement des frais des chemins de fer actuellement. Cette formule se fonde plutôt sur la notion de coûts historiques des actifs. Dans le cadre de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest, par exemple, le rendement sur le coût en capital est calculé selon la valeur historique des actifs, et non pas selon la valeur courante. L'introduction de la notion de la valeur courante pourrait avoir des répercussions considérables sur les formules d'établissement des coûts. Elle risquerait de faire augmenter grandement tous les coûts. C'est une notion qui est discutée depuis quelque temps déjà dans le contexte de la comptabilité des chemins de fer, mais elle n'a pas encore été acceptée ici ou aux États-Unis.

L'amendement est rejeté.

Le président: Chers collègues, je ne veux pas vous embrouiller; nous allons continuer de la façon dont nous sommes partis, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, évidemment. Le greffier m'a fait remarquer qu'il y a d'autres amendements qui s'insèrent ici. Ils sont de M. Ouellet. Pour suivre l'ordre chronologique, nous devrions commencer à la page 99, puis revenir à la page 95. Suivons donc l'ordre chronologique. Passons à la page 99, qui est un amendement de M. Ouellet au même article. C'est la seule fois où notre affable greffier et notre personnel compétent—je ne devrais pas sourire—ont interverti les pages. Il n'y a pas de problème, cependant, puisqu'il s'agit d'amendements distincts, même s'ils visent le même article. Commençons donc par la page 99.

[Text]

[Translation]

• 0950

Mr. Ouellet: Amendment 99 is exactly the same as Mr. Robichaud's.

The Chairman: I thought it was. So I think amendment 99 falls, because Mr. Robichaud's amendment fell. So that disposes of amendment 99. We then go, Mr. Ouellet, to amendment 98.

Mr. Ouellet: Okay. I move that clause 153 be amended by striking out lines 8 to 13 on page 82 and substituting the following therefor:

(8)(a) The Agency shall review the regulations made pursuant to paragraphs (5)(a), (c) and (d) whenever the circumstances warrant, but not later than five years after the day on which those regulations are made and every five years thereafter.

(8)(b) The Agency shall review the rates made pursuant to subsection (5)(b) whenever the circumstances warrant, but not later than one year after the day on which those rates are made and every year thereafter, either on an *ad hoc* basis or by way of indexation, in order to reflect rail cost inflation.

Je pense qu'il serait souhaitable, puisque nous adoptons une nouvelle façon de déterminer les coûts, de vérifier ces décisions à nouveau et au plus tôt. Ainsi, si des prix sont discriminatoires, on pourra corriger la situation.

Ms Bloodworth: The first part of that clause is already in the act, Mr. Chairman—the requirement that the agency review the regulations every five years. I think the government-proposed amendment that was just passed meets the second part; that is the provision for having an indexation factor right in the regulations. There has been power put in for the agency to do that, so they would not have to pass a new regulation every time they needed a new rate.

Mr. Belsher: It is not just every five years. It says "whenever the circumstances warrant, but not more than five years".

Ms Bloodworth: Yes, you are right, Mr. Belsher. I did not read it correctly; that is what it says now.

Amendment negated.

The Chairman: We now have another amendment of Mr. Ouellet on clause 153 on page 96.

Mr. Robichaud: What happens to 97?

M. Ouellet: Dans le texte le français. Il est proposé que l'article 153 du projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 12 à la page 82, ce qui suit:

153.1(1) Dans le présent article, «compagnie canadienne» a la même signification que celle qui est donnée au paragraphe 131(1).

M. Ouellet: L'amendement de la page 99 est exactement le même que celui de M. Robichaud.

Le président: C'est ce que j'avais cru comprendre. Je suppose que l'amendement de la page 99 est rejeté, puisque celui de M. Robichaud a été rejeté. Voilà donc un cas de réglé. Nous en sommes à l'amendement 98 de M. Ouellet.

M. Ouellet: Je propose la modification de l'article 153 du projet de loi C-18 par substitution aux lignes 8 à 12, à la page 82, de ce qui suit:

(8)(a) L'Office révisé les règlements d'application des paragraphes (5)(a), (c) et (d) à des intervalles de cinq ans à compter de leur date ou à des intervalles plus rapprochés si les circonstances le justifient.

(8)(b) L'Office révisé les prix établis en application de l'alinéa (5)(b) lorsque les circonstances le justifient, mais au plus tard un an après leur date d'établissement et à des intervalles d'un an par la suite, soit au moyen d'une mesure spéciale, soit par indexation afin de tenir compte de l'inflation que subit le chemin de fer.

Since we are adopting new costing methods here, I should think it appropriate to establish a review mechanism taking effect as soon as possible. So, if the rates should reveal discriminatory, corrective action could be taken.

Mme Bloodworth: La première partie de l'amendement, qui oblige l'office à revoir la réglementation tous les cinq ans, se trouve déjà dans la loi, monsieur le président. Pour ce qui est de la deuxième partie, celle qui a trait à un facteur d'indexation dans la réglementation, je pense que l'amendement du gouvernement qui vient d'être adopté y veille. L'office a le pouvoir d'agir sans avoir à lui faire modifier la réglementation chaque fois qu'il s'agit d'établir un nouveau prix.

M. Belsher: Ce n'est pas seulement tous les cinq ans. L'article indique: «ou à des intervalles plus rapprochés si les circonstances le justifient».

Mme Bloodworth: Vous avez raison, monsieur Belsher. C'est bien ce qu'indique l'article actuellement.

L'amendement est rejeté.

Le président: Nous en sommes à un autre amendement de M. Ouellet à l'article 153, page 96.

M. Robichaud: Que se passe-t-il avec 97?

Mr. Ouellet: It is the French text. I move that Clause 153 of Bill C-18 be amended by adding thereto immediately following line 13, on page 82, the following:

153.1(1) In this section "Canadian company" has the same meaning as under S. 131(1).

[Texte]

(2) Dans le présent article, «autre compagnie» s'entend d'une compagnie de chemin de fer qui n'est pas assujettie à la Loi sur les chemins de fer de 1970, SRC, R-9.

• 0955

(3) Les articles 134 à 142, 149, 150 et 153 ne s'appliquent pas au trafic d'un expéditeur qui transporte des marchandises en recourant à plusieurs chemins de fer, dont l'un est l'«autre compagnie», d'un point d'origine aux États-Unis ou dans une province du Canada à un point de destination au Canada, ou d'un point d'origine au Canada à un point de destination aux États-Unis ou dans une province du Canada, à moins que ne soient conclues entre les deux parties, ou imposées par l'Office des ententes réciproques entre l'«autre compagnie» et la compagnie canadienne qui cède ses voies à l'«autre compagnie» ou qui lui permet d'utiliser ses installations conformément aux dispositions desdits articles.

(4) Nonobstant le paragraphe (3), lorsque l'autre compagnie transporte des marchandises d'un point situé au Canada, ou inversement, aucun accord réciproque n'est nécessaire lorsque la correspondance entre l'autre compagnie et la compagnie canadienne se fait au Canada et dans un rayon de quatre milles.

Il s'agit d'un amendement qui prévoit que les chemins de fer américains, de même que les chemins de fer assujettis à une loi provinciale qui effectuent du transport transfrontière, auront la possibilité d'acheminer leur trafic sur des chemins de fer canadiens sans être assujettis aux obligations en matière de trafic et de services que prévoit la loi américaine.

Les amendements veulent assurer une réciprocité.

The Chairman: You read the whole thing.

Mr. Ouellet: Yes, I did.

The Chairman: I had the translation for part of it, but I guess you were reading so quickly that you read the whole section.

Mr. Ouellet: Yes, I did.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, this amendment would refer to competitive line rates, to terminal running rights, which have already been deleted from the bill, and to interswitching.

The Chairman: Mr. Ouellet, as a matter of interest, where does this come from?

Mr. Ouellet: CN proposed this amendment because they felt they would be under unfair competition from the American railways. They feel that if the bill is to be implemented, reciprocity should exist. This clause would allow a fair deal for them as well.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, as I read this, it would also affect traffic in Canada. Subclause (3) specifies "from a point in a province of Canada to a point in Canada or

[Traduction]

(2) In this section "other company" means a railway company not subject to the Railway Act, 1970 RSC, R-9.

(3) Sections 134 to 142, Sections 149, 150 and Section 153 do not apply to movements of traffic of a shipper who is transporting goods by means of more than one railway, one of which is the other company from a point in the U.S. or in a province of Canada to a point in Canada or from a point in Canada to a point in the U.S. or in a province of Canada unless reciprocal arrangements between the other company and the Canadian company with right of way is being used or enjoyed or whose facilities have been provided to the other company in accordance with those section are either agreed to between the two companies or determined by the Agency.

(4) Notwithstanding subsection (3), where the other company is transporting goods from a point in the U.S. to a point in Canada or from a point in Canada to a point in the U.S., such reciprocal arrangements are not required within and including a radius of four miles from the interchange of such other company and the Canadian company where such interchange is in Canada.

Under this amendment, American railways and any railway which operates under a provincial act and transports goods across the border will be allowed to do so by means of the Canadian railways, and they won't be subject to the traffic and service constraints in the American Act.

The amendments' aim is to ensure reciprocity.

Le président: Vous avez lu le tout.

M. Ouellet: Oui.

Le président: J'ai eu la traduction pour une partie, mais vous êtes allé tellement vite que vous m'avez perdu.

M. Ouellet: Je comprends.

Mme Bloodworth: Cet amendement a trait aux prix de ligne concurrentiels, aux droits de circulation, qui ont été supprimés du projet de loi, et aux interconnexions.

Le président: Je suis curieux, monsieur Ouellet; d'où vous vient cet amendement?

M. Ouellet: C'est le CN qui a proposé cet amendement parce qu'il croit qu'il pourrait être soumis à la concurrence des chemins de fer américains. À son avis, si le projet de loi est adopté, il doit exiger la réciprocité. Cet article accorderait également d'autres avantages.

Mme Bloodworth: De la façon dont je comprends l'amendement, Transports Canada serait également touché. Au paragraphe (3), il est prévu ce qui suit: «dans

[Text]

from a point in Canada to a point in the U.S. or in Canada". It would seem to require even within Canada some form of deciding whether there was reciprocity between the railways.

In terms of reciprocity, I guess it is difficult to know exactly what people mean by reciprocity. We can never have complete reciprocity because the vast majority of rail traffic moves south. There is just not as much traffic coming north. So you could never have equality no matter what, if you mean in terms of balance of traffic.

In terms of the situation with the railways, it also is very different. The American system is just far more competitive than ours and always will be. There are far more railways and there are far more alternative forms of transportation, such as water. They have a water system far more extensive than ours and it is directly competitive to rail. Those factors will not be changed by our law.

In terms of the interswitching per se, if we were to limit interswitching on American railways to four miles, there are shippers in Canada located on American railways that are outside the four miles. One example is Domtar in the area south of Montreal. They are located almost at the 30 kilometres. So this would prohibit or deny a shipper on an American railway located in Canada access to a Canadian railway, such as CN in this particular case.

Mr. Ouellet: Are you telling me that the only objection you have has to do with the four miles? If the amendment read 30 kilometres instead of the four miles, you would agree?

• 1000

Ms Bloodworth: No. I am sorry if I led you to believe that. I was trying to answer several parts of that. I am sorry if I was not clear.

As I understand the amendment what it proposes to do is first of all eliminate competitive line rates and interswitching beyond four miles for all traffic going to the United States.

The Chairman: Mr. Reid, welcome back. We made great progress yesterday.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I will not attempt to stall that progress, but I would like Mrs. Bloodworth to try to make some assessment of the impact of this amendment on the two Canadian railways to see whether or not their benefits or negative aspects are disproportionate.

Ms Bloodworth: There is no question on interswitching generally. Canadian National has more traffic and is a larger railway, therefore any competitive measure allows Canadian Pacific access to more of their traffic than vice versa, just because they have more traffic there. That exists today and it will continue to exist as long as Canadian National is the larger railway. So in that sense there

[Translation]

une province du Canada à un point de destination au Canada, où d'un point d'origine au Canada à un point de destination aux États-Unis ou dans une province du Canada». La réciprocité entre les chemins de fer s'appliquerait même au Canada.

Il y a également un problème avec la signification du terme «réciprocité». La réciprocité complète est presque impossible, parce que la plus grande partie des transports ferroviaires s'effectue vers le sud. Il y a bien moins de volume vers le nord. L'égalité, pour ce qui est du volume du trafic, en tout cas, est illusoire.

La situation des chemins de fer est également différente. Le réseau américain est forcément beaucoup plus concurrentiel que le nôtre. Il ne serait en être autrement. D'abord, il y a beaucoup plus de chemins de fer, et ensuite, il y a beaucoup plus de modes de transport, sur le plan maritime, par exemple. Le réseau maritime aux États-Unis est beaucoup plus étendu que le nôtre et fait directement concurrence aux chemins de fer. Nos lois ne peuvent pas changer grand-chose à cette situation.

Pour ce qui est des interconnexions, avant de limiter le rayon à quatre milles sur les chemins de fer américains, nous devons rappeler qu'il y a des expéditeurs au Canada qui sont situés au-delà. Domtar, au sud de Montréal, est dans cette situation. La compagnie se trouve à presque 30 kilomètres de distance. Ici, un expéditeur situé sur un chemin de fer américain au Canada ne pourrait pas avoir accès à un chemin de fer canadien, comme le CN.

M. Ouellet: Vous voulez dire que tout ce qui vous préoccupe, c'est la limite de quatre milles? Vous seriez d'accord avec l'amendement s'il prévoyait une limite de 30 kilomètres plutôt que de quatre milles?

Mme Bloodworth: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je m'excuse si je me suis mal fait comprendre. J'essayais de couvrir plusieurs sujets à la fois.

Si j'ai bien compris l'amendement, il vise d'abord à éliminer les prix de ligne concurrentiels et les interconnexions au-delà d'un rayon de quatre milles pour tous les transports en direction des États-Unis.

Le président: Soyez de nouveau le bienvenu parmi nous, monsieur Reid. Je vous informe que nous avons fait beaucoup de progrès hier.

M. Reid: Loin de moi l'idée de vous freiner dans votre élan, monsieur le président, mais j'aimerais que M^{me} Bloodworth nous dise un peu quelles pourraient être les répercussions de cet amendement sur les chemins de fer canadiens. Y gagneraient-ils ou y perdraient-ils de façon égale?

Mme Bloodworth: La situation est claire en ce qui concerne les interconnexions de façon générale. Comme le Canadien National a un plus fort volume et un réseau plus étendu, toute mesure destinée à accroître la concurrence risque de bénéficier davantage au Canadien Pacifique qu'au Canadien National, simplement parce que le Canadien National a plus à perdre. C'est la situation qui

[Texte]

certainly is an access of Canadian Pacific to more of Canadian National than vice versa, because Canadian National has more traffic; it is a larger railway.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not think that is what this amendment is about.

Mrs. Bloodworth, I think the point attempted in the amendment has nothing to do with the volume of traffic as between United States railroads and Canadian railroads and it has nothing to do with the competition amongst United States railroads. What it is concerned with is the fact that the United States railroads will have access to competitive line rates and in some instances, interswitching privileges in Canada that Canadian railways cannot have in the United States.

I think that is what Mr. Ouellet is attempting to achieve in the form of reciprocity, a sort of "what you do unto us we will do unto you". All of us have been searching for some way to provide for that and I would be sympathetic to the idea of Mr. Ouellet changing his amendment to read the distance that the government wishes in the act, from four miles to whatever number of kilometres, be it 20 or 30, but that is all that is being attempted here.

I think without that, because the volume of traffic south to north compared to north to south is a ratio of about 3:1, it will be very useful for American railroads, particularly a company like Burlington Northern for example, which at different periods of the year has a large surplus of equipment, a surplus—in fact a lot of the railways do—to even run cars into Canada empty to get southbound traffic. Certainly for even the carload—and there are lots that come up to Canada—they will have much greater capacity to load those cars for the return trip because of the kind of deal they can get in Canada, namely a competitive line rate or longer switching distances, which Canadian National or Canadian Pacific cannot get in the United States and so they have to bring a lot of empty cars back because of that.

All we are trying to do is sort of level out the playing field or the interplay as between United States and Canadian railroads in those two countries.

Ms Bloodworth: Well, Mr. Chairman, I should first of all clarify that no railway has access to a competitive line rate or interswitching. Those are things that shippers have access to. Competitive line rate is not something that is given to any railway, whether it be Canadian or American; it is something that is given to a shipper.

The second point I would make is that both Canadian railways have been before the committee and both have stated they do not believe they are going to lose traffic to

[Traduction]

existe actuellement, et qui continuera d'exister tant que le Canadien National sera le plus gros chemin de fer. Donc, le Canadien Pacifique risque d'accroître son accès plus que le Canadien National, parce que le Canadien National est dans une situation prédominante.

M. Benjamin: Je ne pense pas que cela ait quelque chose à voir avec l'amendement.

L'amendement, madame Bloodworth, ne vise pas du tout le volume de transports des chemins de fer américains par rapport aux chemins de fer canadiens, ne vise pas du tout non plus la concurrence entre les chemins de fer américains eux-mêmes. L'amendement tient simplement au fait que les chemins de fer américains auront accès aux prix de ligne concurrentiels et, dans certains cas, aux interconnexions au Canada, alors que les chemins de fer canadiens ne jouiront pas des mêmes privilèges aux États-Unis.

M. Ouellet cherche simplement à établir une certaine forme de réciprocité. «Soyez gentils à mon égard, et je serai gentil envers vous». Nous avons tous exprimé des préoccupations à cet égard à un moment ou l'autre. En ce qui me concerne, je serais disposé à accepter, et j'espérerais qu'il en soit de même avec M. Ouellet, que le gouvernement fixe quelque distance que ce soit au lieu de quatre milles, jusqu'à vingt ou trente kilomètres au besoin. C'est le principe qui est important.

Sinon, le volume de transports du sud au nord par rapport au volume du nord au sud étant de trois contre un, ce sont les Américains qui risquent d'être les plus avantagés dans cette affaire, surtout les compagnies comme la Burlington Northern, qui peut avoir tellement de matériel excédentaire à certaines époques de l'année qu'elle est en mesure—bien des chemins de fer le font—d'envoyer des wagons vides au Canada seulement pour prendre des marchandises à destination du sud. Même en temps normal, les compagnies ont tellement de wagons au Canada qu'il leur est plus facile d'obtenir des transports pour le retour, et la situation deviendra encore plus avantageuse pour elles avec les prix de ligne concurrentiels ou les distances d'interconnexion accrues, privilèges auxquels n'aurait pas droit le Canadien National ou le Canadien Pacifique aux États-Unis. Le Canadien National et le Canadien Pacifique doivent faire revenir beaucoup de wagons vides en ce qui les concerne.

Nous cherchons simplement à uniformiser les règles du jeu pour les chemins de fer américains et canadiens dans les deux pays.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, je voudrais d'abord rappeler qu'aucun chemin de fer n'a accès à un prix de ligne concurrentiel ou à une interconnexion. Ces privilèges sont réservés aux expéditeurs. Les chemins de fer, qu'ils soient canadiens ou américains, n'ont pas droit à des prix de ligne concurrentiels; ce sont les expéditeurs qui y ont droit.

Deuxièmement, les deux chemins de fer canadiens ont indiqué devant le Comité qu'ils ne s'attendaient pas à perdre des transports aux mains des chemins de fer

[Text]

American railways, by and large. They are going to reduce their revenues and reduce their rates, to meet the competition of American railways, but they are not going to lose traffic to American railways.

The third point for many shippers in this country is that if they do not have competition from American railways they do not have competition, because there just is not another railway.

• 1005

The Chairman: We are not on the CLRs; this is interswitching. This would emasculate the CLR provisions.

Ms Bloodworth: There is no question about that.

There is just one point I forgot to make with regard to interswitching. I think it is important to realize that interswitching rates right now are the same as they were in the early 1950s. They are 35 years out of date. This bill requires them to be raised to a level similar to the levels charged in the United States for what they call reciprocal switching. So we are moving closer to what they have in the States.

Mr. Ouellet: Where is this?

Ms Bloodworth: That is the compensatory level of rates I talked about a few moments ago, Mr. Ouellet. Right now the interswitching rates are very low, and no one, including shippers, denies it.

Mr. Ouellet: Who is going to make that decision?

Ms Bloodworth: The agency.

The Chairman: That would be clause 7 you are talking about.

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ms Bloodworth, with respect to the amendment proposed by the government last night in clause 143, does that not give us a bit of a hammer to guarantee a certain degree of reciprocity?

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Gray. The complaint of Canadian railways has been that they will be hurt financially. The whole purport of that amendment was to give the Governor in Council power to suspend the CLR provisions in the event of financial harm to our railways.

Mr. Ouellet: But that does not suspend clause 153.

Ms Bloodworth: No.

Mr. Benjamin: It makes no difference whether the CLRs are available to railways or shippers. If they cannot be used, no shipper is going to try it. The railways will tell the shipper he will have to take his chances with the best rate they can get him. So let us not split hairs as to whether CLRs are available to shippers or to railroads. If it is not available, then it is not going to get used.

[Translation]

américains de façon générale. Ils vont devoir réduire leur revenu et réduire leurs prix, pour faire face à la concurrence des chemins de fer américains, mais ils ne perdront pas de transport au profit des Américains.

Troisièmement, il y a bien des expéditeurs dans ce pays qui ne peuvent pas compter sur une concurrence entre chemins de fer canadiens; la concurrence ne peut venir pour eux que des chemins de fer américains.

Le président: Nous ne donnons pas ici des prix de ligne concurrentiels. Nous en sommes aux interconnexions. Cet amendement lèverait beaucoup de discussions sur les prix de ligne concurrentiels.

Mme Bloodworth: Sans aucun doute.

J'aimerais ajouter un autre point au sujet des interconnexions. Les prix d'interconnexion sont encore au même niveau qu'au début des années 50. Ils accusent un retard de 35 ans. Ce projet de loi les relève au même niveau qu'aux États-Unis, sauf qu'aux États-Unis, on parle de connexions réciproques. Notre système se rapproche donc de celui des États-Unis.

M. Ouellet: Vous renvoyez à quelle disposition du projet de loi au juste?

Mme Bloodworth: Aux taux compensatoires dont je parlais un peu plus tôt, monsieur Ouellet. Actuellement, les taux d'interconnexion sont très bas, personne ne le nie, même pas les expéditeurs.

M. Ouellet: Qui prendra la décision?

Mme Bloodworth: L'office.

Le président: Vous renvoyez à l'article 7.

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): L'amendement du gouvernement proposé hier à l'article 143 ne donne-t-il pas au Canada certains moyens de pression pour assurer la réciprocité, madame Bloodworth?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur Gray. Les chemins de fer canadiens prétendaient être exposés à des pertes financières. Le but de l'amendement d'hier était de permettre au gouverneur en conseil de suspendre l'application des dispositions sur les prix de ligne concurrentiels en cas de pertes financières de la part des chemins de fer.

M. Ouellet: L'article 153 n'est cependant pas suspendu.

Mme Bloodworth: Non.

M. Benjamin: Peu importe que les prix de ligne concurrentiels soient destinés aux chemins de fer ou aux expéditeurs. S'ils ne peuvent pas être utilisés, ils ne peuvent pas être utilisés par qui que ce soit. Les chemins de fer diront aux expéditeurs qu'ils doivent accepter leur meilleure offre. Ne fondons pas les cheveux en quatre pour ce qui est de savoir si les prix de ligne concurrentiels

[Texte]

Amendment negated.

Clause 153 as amended agreed to on division.

On clause 157—*Definitions*

The Chairman: There is a government amendment on clause 157.

Mr. Clifford: I move that clause 157 of Bill C-18 be amended by striking out line 32 on page 84 and substituting the following:

branch line, yard track, or other trackage auxiliary to the line.

The Chairman: I have penciled in "or is a". This is a cleaned up, more accurate version.

Mr. Clifford: You did not like my English?

The Chairman: Would you try it again, please?

Mr. Ouellet: After two days you finally move an amendment and it is not the right one.

The Chairman: And we only gave you one sentence.

Mr. Ouellet: If I were you I would protest, Terry.

• 1010

The Chairman: We have two amendments dealing with clause 157; one deals with line 25 and the other deals with line 31.

Mr. Clifford: While you are re-reading my English in the amendment to clause 157, I wonder if you would permit me to open up clause 156.

The Chairman: Well, you can only open up with unanimous consent.

Some hon. members: Agreed.

Clause 157 allowed to stand.

On clause 156

The Chairman: The clerk will send around copies of the proposed amendment for clause 156, since there is unanimity in opening up this clause, even though it has already been carried. So would you advance or propose your amendment, please?

Mr. Clifford: Mr. Chairman, as you know, I have been quite concerned about foreign carriers. It seems appropriate that the last discussion we had on clause 153 was about foreign carriers, and I would like the potentially unfair practice of foreign carriers to be addressed.

My amendment reads as follows:

Where the Minister is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with regard to Canadian carriers

[Traduction]

sont destinés aux expéditeurs ou aux chemins de fer. Ils pourront être utilisés ou non.

L'amendement est rejeté.

L'article 153, modifié, est adopté à la majorité des voix.

Article 157—*Définitions*

Le président: Le gouvernement a un amendement à l'article 157.

M. Clifford: Je propose que l'article 157 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 35, page 84, de ce qui suit:

«n'est pas un embranchement, ou est une voie de cour de triage ou une autre voie»

Le président: «ou est» a été rajouté. C'est une version corrigée.

M. Clifford: Vous n'aimiez pas mon style?

Le président: Je vous demande pardon?

M. Ouellet: Après deux jours, vous avez finalement la chance de présenter un amendement, et il n'est pas correct.

Le président: Et vous n'aviez qu'une toute petite phrase à lire.

M. Ouellet: A votre place, je protesterais, Terry.

Le président: Nous avons deux amendements à l'article 157; le premier porte sur la ligne 25 et le second porte sur la ligne 35.

M. Clifford: Pendant que vous lisez la version anglaise de mon amendement à l'article 157, je me demande si vous m'autoriseriez à faire quelques commentaires additionnels sur l'article 156.

Le président: Je peux vous autoriser à le faire uniquement avec le consentement unanime du Comité.

Des voix: D'accord.

L'article 157 est réservé.

Article 156

Le président: Le greffier pourra distribuer des copies du projet d'amendement à l'article 156, puisqu'il y a consentement unanime pour y retourner, même s'il a déjà été adopté. Voulez-vous donc proposer votre amendement, s'il vous plaît?

M. Clifford: Monsieur le président, comme vous le savez, j'ai de sérieuses réserves au sujet des transporteurs étrangers. Il me semble tout à fait approprié que la dernière discussion que nous avons eue sur l'article 153 ait porté sur les transporteurs étrangers, et j'aimerais que nous apportions une solution au problème des pratiques potentiellement déloyales des transporteurs étrangers.

Mon amendement est le suivant:

Le ministre doit, s'il constate que le gouvernement d'un pays étranger s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de

[Text]

that transport goods by railway in that country or between that country and Canada, the Minister shall, with the concurrence of the Secretary of State for External Affairs, seek elimination of such practices through consultations.

This could lead to clause 2, an Order in Council. The amendment continues as follows:

Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council, on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs, shall take such action as it deems appropriate.

Mr. Blaine Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): With great respect to my colleague, I wonder whether this amendment is appropriate. The Chair may not be able to accept it under the rules on the basis that it is somewhat contrary to the principle of the bill, which is really designed to open up competition in trade and traffic. It seems to me that this flies in the face of a number of the principles in the bill. There are other places in other statutes where this would be addressed.

The Chairman: I am also bothered by the amendment. I know Mr. Clifford is very concerned about this, but the concern of the Chair is very real in the sense that Mr. Clifford has very ingeniously used almost exactly the wording added to Bill C-19 in the government amendment to take the concerns of members about potential unfair practices and being able to move quickly to remedy them.

• 1015

The Chair looked very quickly at the proposed amendment before Mr. Clifford formally moved it, and at first brush I cannot see how it is out of order, especially in view of Bill C-19 where he ingeniously uses the very words. I must say I have some difficulty with both Bill C-19 and this. This business of "seek elimination"—I do not like the clarity of that phraseology, but that is what confronts us when we get to Bill C-19 anyway. I understand some concern. Are there some other matters you could perhaps help the Chair with?

Mr. Thacker: Yes. I would like to address it substantively if the motion is properly before the committee. Mr. Chairman, I know the sentiment that—

Mr. Ouellet: It is going to be a new clause; it would be clause 156.

Mr. Benjamin: It would be subclause 156(1).

Mr. Ouellet: Or a new clause 157.

Mr. Benjamin: Subclauses 156(2) and 156(3).

Mr. Ouellet: It could be clause 157 too.

[Translation]

transporteurs canadiens effectuant du transport routier de marchandises dans ce pays ou entre ce pays et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, en vue de faire cesser ces pratiques.

Cela nous mène au paragraphe (2), qui traite du décret du conseil. L'amendement se poursuit comme suit:

Lorsque les consultations visées au paragraphe (1) n'aboutissent pas à l'élimination des pratiques mentionnées dans ce paragraphe, le gouverneur en conseil, agissant sur la recommandation du ministre et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, prend les mesures qu'il juge appropriées.

M. Blaine Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Sauf le respect que je dois à mon collègue, je me demande si cet amendement est recevable. Le président ne pourra peut-être pas l'accepter, puisqu'il est en quelque sorte contraire au principe du projet de loi, qui vise à favoriser la concurrence au niveau du commerce et du trafic. Il me semble que cet amendement est contraire à certains principes du projet de loi. Il y a d'autres lois qui pourraient être modifiées pour régler ce problème.

Le président: J'ai aussi des réserves au sujet de cet amendement. Je sais que cette question inquiète vivement M. Clifford, mais j'ai moi-même de sérieuses réserves, puisque M. Clifford a très ingénieusement repris exactement le libellé de la disposition ajoutée par l'amendement du gouvernement au projet de loi C-19 pour rassurer les députés qui craignaient la possibilité de pratiques déloyales et qui voulaient pouvoir intervenir rapidement pour apporter les correctifs nécessaires.

J'ai étudié très rapidement le projet d'amendement avant que M. Clifford ne le propose officiellement et je ne vois pas, à prime abord, pourquoi il serait irrecevable, puisqu'il a repris, très ingénieusement, le libellé exact du projet de loi C-19. Je dois avouer que j'ai des réserves au sujet de ce libellé, que ce soit dans le projet de loi C-19 ou dans celui-ci. Je n'aime guère l'expression «obtenir l'élimination», mais elle se retrouve aussi dans le projet de loi C-19. Je comprends que certains aient des réserves. Pourriez-vous me donner d'autres renseignements qui m'aideraient à prendre ma décision?

M. Thacker: Oui. Je voudrais commenter le fond de l'amendement si la motion a été présentée en bonne et due forme. Monsieur le président, je sais que certains pensent...

M. Ouellet: Il s'agira d'un nouvel article 156.

M. Benjamin: Il s'agirait du paragraphe 156(1).

M. Ouellet: Ou un nouvel article 157.

M. Benjamin: Il s'agirait alors des paragraphes 156(2) et (3).

M. Ouellet: Ce pourrait être un nouvel article 157 aussi.

[*Texte*]

Mr. Thacker: It could be clause 157.

Mr. Ouellet: Clause 157, because it in fact has nothing to do with the agency.

The Chairman: The government intends to move amendment of Bill C-19 in exactly the same way, and can use the same argument against the principle of the bill.

Mr. Thacker: I appreciate, Mr. Chairman, that it makes the case much more difficult. I guess I was under the impression that it was in Bill C-19 when it was passed at second reading. That makes it quite a different thing, because the House has moved on that principle. I gather it is not so, and that in fact it is a proposal. Maybe it will be improper then too.

On the substance of it then, could I put to the members a number of arguments they might want to consider? First of all, the premise is in a way invalid because it is not the Americans who want the CLRs and the benefit from those shipments, it is us. It is our Canadian shippers who want to get those benefits. The Americans and the U.S. government have not discriminated against our Canadian railways. It is generally in fact the reverse. The U.S. allows Canadian railroads to own American railroads. CN and CP play a very major part in the U.S.A. They are full members of the Association of American Railroads. The U.S. government encourages interlining co-operation between Canadian and U.S. railways. There is exchange of traffic, there is a transfer of cars, and dangerous goods handling.

Mr. Ouellet: Why do you not reflect on it and we will give you the chance to find all the good arguments in favour of it, because you will have to make quite an about-face when we come to the other legislation and you introduce the same amendments.

The Chairman: I want to thank Mr. Ouellet. I am accepting a spontaneous motion to stand the clause until we adjourn for lunch, because I do not know if the concern of the officials is a bureaucratic concern. I do not know if it is an international concern. I do not know many things, and I would like to find out, and I know members would like to find out. I must say that using the wording of the government amendment to Bill C-19 puts the Chair in a very difficult dilemma, and the one in Bill C-19 is in order.

[*Traduction*]

M. Thacker: Oui.

M. Ouellet: Il faudrait que ce soit un nouvel article 157, puisque cet amendement n'a rien à voir avec l'office.

Le président: Le gouvernement a l'intention de proposer exactement le même amendement au projet de loi C-19, et on pourrait alors invoquer le même argument, à savoir qu'il est contraire au principe du projet de loi.

M. Thacker: Je reconnais, monsieur le président, que cela rend la chose beaucoup plus difficile. J'avais l'impression que ce libellé se trouvait dans le projet de loi C-19 quand il a été adopté à l'étape de la deuxième lecture. Cela nous complique la vie, puisque la Chambre a déjà adopté le principe. On me dit que ce n'est pas le cas et qu'il s'agit plutôt d'une proposition. L'amendement sera peut-être jugé inapproprié dans ce cas-là aussi.

Maintenant, puis-je soumettre aux députés un certain nombre d'arguments portant sur le fond de l'amendement pour qu'ils les examinent? Premièrement, l'hypothèse de départ n'est pas valide, puisque ce ne sont pas les Américains, mais bien nous qui voulons les prix de ligne concurrentiels et les retombées que nous apporteraient ces expéditions. Ce sont nos expéditeurs canadiens qui veulent pouvoir obtenir ces bénéfices. Les Américains et le gouvernement des États-Unis n'ont pas adopté de pratiques discriminatoires à l'égard de nos compagnies de chemins de fer. En fait, c'est généralement tout le contraire qui se produit. Les États-Unis permettent aux compagnies de chemins de fer canadiennes de posséder des compagnies de chemins de fer américaines. Le CN et le CP ont une part importante du marché américain. Ils sont membres de plein droit de l'*Association of American Railroads*. Le gouvernement américain favorise la coopération entre les compagnies de chemins de fer canadiennes et américaines pour ce qui est de l'usage commun des voies. Les compagnies exploitent en commun les voies et les wagons et assurent en commun la manutention des marchandises dangereuses.

M. Ouellet: Pourquoi ne prenez-vous pas le temps de bien réfléchir à la chose, puisque cela vous donnera l'occasion de trouver tous les bons arguments que vous pourriez invoquer en faveur de cet amendement et parce que cela vous évitera d'avoir à faire volte-face lorsque vous présenterez les mêmes amendements au projet de loi C-19?

Le président: Je veux remercier M. Ouellet. J'accepte sa motion spontanée de réserver l'article jusqu'après le déjeuner, puisque je ne sais pas si les réserves exprimées par les hauts fonctionnaires sont purement bureaucratiques. Je ne sais pas si cet amendement peut poser des problèmes au plan international. Il me manque de nombreux éléments, et j'aimerais, comme les autres membres du Comité, me renseigner avant d'avoir à me prononcer. Je dois dire que le fait que l'auteur de la motion ait repris le libellé même de l'amendement du gouvernement au projet de loi C-19 me pose de sérieux problèmes, puisque l'amendement au projet de loi C-19 est recevable.

[Text]

Mr. Angus: I just want to remind members of the committee and the officials of legislation working its way through the United States Congress that has a clause that says:

Whenever the President of the United States determines that the government of any foreign country contiguous to the United States, or the government of any political subdivision, or any instrumentality of such country, has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices that have a substantial adverse competitive impact upon a United States transportation company providing or seeking to provide motor carrier transportation of property or passengers to, from or within such foreign country, the President shall seek elimination of such practices through consultations. . .

• 1020

The Chairman: Mr. Angus, you are absolutely right; Mr. Clifford was most aware of that, and that is why he moved this amendment. But it is on the issue of transport. Anyway, we are standing—

Mr. Nick Mulder (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Mr. Chairman, the U.S. government currently has power for the White House to take action for bus and trucking, and what this one does is take it one step further. It is the famous so-called Packwood clause. It only has to do with trucking. Nowhere under U.S. federal law is there a power for the executive branch of the government to take special action against Canadian railroads. Nowhere is that in there. Indeed, the American government has gone out of its way to co-operate with Canadian railroads. In other words, they have even allowed Canadian railroads to take over American railroads; they have done a reverse.

The Chairman: I hope your argument is more substantive later on, because that does not wash very well. Who is to say what is to happen? Bob Packwood went down to defeat in the last election. There could be another senator to put some pressure on a president who could come in and open up the other mode for the same type of amendment.

Anyway, we are going to stand the clause so there can be due consideration of it and its impact. We are standing, in the spirit of Easter, the resurrected clause 156.

Clause 156 allowed to stand.

The Chairman: We hope it does not take three days to resolve the issue, and it will not. We are now back on track on clause 157. Mr. Clifford, let us try again.

[Translation]

M. Angus: Je tiens à rappeler aux membres du Comité et aux hauts fonctionnaires que le Congrès américain est saisi d'un projet de loi qui contient la disposition suivante:

Lorsque le président des États-Unis constate que le gouvernement d'un pays étranger limitrophe des États-Unis ou le gouvernement de toute subdivision politique ou tout agent d'un tel pays s'est adonné à des pratiques déloyales, discriminatoires ou restrictives qui ont une incidence préjudiciable substantielle au plan de la concurrence sur un transporteur américain fournissant ou cherchant à fournir un service de transport routier de marchandises ou de voyageurs à destination, en provenance ou à l'intérieur d'un tel pays étranger, le président doit engager des consultations en vue de faire cesser de telles pratiques. . .

Le président: Monsieur Angus, vous avez tout à fait raison; M. Clifford en était très conscient, et voilà pourquoi il a proposé cet amendement. Mais cette disposition traite de transport routier. De toute façon, nous réservons. . .

M. Nick Mulder (sous-ministre adjoint, Politique et coordination, ministère des Transports): Monsieur le président, la Maison-Blanche est déjà habilitée à intervenir dans le secteur du transport par autocar et par camion, et cette disposition ne fait qu'élargir ses pouvoirs. Il s'agit du célèbre article proposé par M. Packwood: il ne traite que du transport routier. Aucune loi fédérale américaine n'habilite l'organe exécutif du gouvernement à prendre des mesures spéciales contre les compagnies de chemins de fer canadiennes. Aucune loi ne confère un tel pouvoir. En fait, le gouvernement américain a fait tout en son possible pour favoriser la collaboration avec les compagnies de chemins de fer canadiennes. Autrement dit, il a même permis aux compagnies canadiennes de faire l'acquisition de compagnies de chemins de fer américaines. Il a fait le contraire de ce que nous proposons.

Le président: J'espère que vous saurez trouver de meilleurs arguments que celui-là, qui n'est pas du tout convaincant. Qui peut dire ce qui se produira à l'avenir? Bob Packwood a été défait lors de la dernière élection. Un autre sénateur pourrait exercer des pressions sur un futur président pour que ce même genre d'amendement soit adopté à l'égard des transports ferroviaires.

De toute façon, nous allons réserver l'article pour que chacun ait le temps d'y réfléchir et d'examiner les répercussions qu'il pourrait avoir. Dans l'esprit des fêtes pascales, nous réservons l'article 156, ressuscité.

L'article 156 est réservé.

Le président: J'espère qu'il ne faudra pas attendre trois jours pour régler ce problème, et je peux vous le garantir. Nous reprenons maintenant l'examen de l'article 157. Monsieur Clifford, vous pouvez reprendre où vous vous êtes interrompu.

[Texte]

On Clause 157—Definitions

Mr. Clifford: I was so preoccupied, Mr. Chairman, with that other matter, as you know. For three weeks it has been bothering me.

The Chairman: I knew that. That is why you were not here the other night when we did clause 156, I know. That is why you were thinking about it.

Mr. Clifford: Thanks very much to the committee for opening that up so we could give it a breath of fresh air.

On clause 157, the Americans do not dominate these hearings; Canadians do. This is one Canadian who is ready to move with new English on clause 157.

The Chairman: That is a new clause too, by the way.

Mr. Clifford: I move that clause 157 of Bill C-18 be amended by striking out line 25 on page 84 and substituting the following:

shall exclude from the cost of the operation of the branch line allocated overhead costs including

The Chairman: Explanation, Mr. Clifford?

Mr. Clifford: I just cleaned it up for them.

The Chairman: I think we know what this is. This is a request, and it is not just cleaning up, but it is responding to the railways' concern about the bill having eliminated operating costs in their formula. This in effect is acknowledging that complaint and addressing it. Is that not correct. Ms Bloodworth?

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman. The clause as it reads now excludes all overhead costs. This excludes overhead costs from the costs associated with the operation of a branch line, but not from the costs associated with moving the car off the branch line.

The Chairman: We have had quite a bit of evidence on this from many different witnesses, even those not from the railways, and even some shippers, who said it was unfair as presently drafted.

Amendment agreed to.

The Chairman: The next clause, Mr. Clifford, is also 157.

Mr. Clifford: No, it is clause 158, is it not?

The Chairman: Clause 157, line 33.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, I think this is the one you would like. I move that clause 157 of Bill C-18 be amended by striking out lines 31 to 33 on page 84 and substituting the following:

[Traduction]

Article 157—Définitions

M. Clifford: Comme vous le savez, monsieur le président, cette autre question m'inquiétait vivement. Elle m'inquiétait depuis trois semaines.

Le président: Je le savais. Voilà pourquoi vous étiez absent l'autre soir quand nous avons examiné l'article 156. Vous y réfléchissiez.

M. Clifford: Je remercie les membres du Comité d'avoir accepté de reprendre cet article pour que nous puissions en discuter plus longuement.

En ce qui concerne l'article 157, ce ne sont pas les Américains qui nous dictent notre conduite; ce sont les Canadiens. Pour ma part, je suis tout disposé à proposer un amendement à l'article 157.

Le président: Il s'agit d'un nouvel article, je vous le signale.

M. Clifford: Je propose que l'article 157 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 25, page 84, de ce qui suit:

e) doit exclure des frais d'exploitation de l'embranchement les frais généraux alloués, notam-

Le président: Pouvez-vous nous l'expliquer, monsieur Clifford?

M. Clifford: Il s'agit tout simplement d'une correction de style.

Le président: Je crois que nous comprenons tous le but de cet amendement. Il ne s'agit pas uniquement d'une correction de style, mais bien d'un amendement pour refléter la demande des compagnies de chemins de fer qui se plaignaient du fait que le projet de loi éliminait les frais d'exploitation de la formule. Cet amendement vise à faire droit à leur requête. N'est-ce pas exact, madame Bloodworth?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président. Tel que libellé, l'article du projet de loi exclut les frais généraux. Il exclut les frais généraux du calcul des coûts associés à l'exploitation d'un embranchement, mais pas du calcul des coûts associés au trafic des wagons ailleurs que sur l'embranchement.

Le président: De nombreux témoins, y compris certains qui ne représentaient pas les compagnies de chemins de fer, et même certains expéditeurs, ont dit que cet article, tel que libellé, est injuste.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Clifford, le prochain amendement porte aussi sur l'article 157.

M. Clifford: Ne porte-t-il pas plutôt sur l'article 158?

Le président: Il vise à modifier les lignes 34 à 36 de l'article 157.

M. Clifford: Monsieur le président, je crois que cet amendement vous plaira. Je propose que l'article 157 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 34 à 36, page 84, de ce qui suit:

[Text]

Canada is (a) a yard track, a siding or spur that is not a branch line or other trackage auxiliary to a line of railway or (b) another kind of line, even

[Translation]

ligne est soit une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer, soit

• 1025

Mr. Angus: It is slightly different. Did we get other copies?

The Chairman: No. There is a clean copy. This is what was the confusion initially. Mr. Clifford was reading the original draft and there has been one cleaned up.

Is there any explanation for this, Mr. Clifford or Mrs. Bloodworth?

Mr. Clifford: Mrs. Bloodworth probably has one.

Mr. Ouellet: Just a minute. What is distributed here? I now have two copies. One is B, "another kind of line", that has just been read by Mr. Clifford and the one that you are passing out does not have this line. So I would appreciate. . .

The Chairman: One involves clause 157; one involves clause 158.

M. Ouellet: Bon Dieu! On est rendu avec vingt cinq copies pour la même affaire. C'est totalement inacceptable!

The Chairman: Well, it is acceptable but it certainly is confusing, there is no doubt about that. We mentioned that last night briefly.

Mr. Ouellet: Is it possible that we get all of the damn amendments that the government is moving immediately circulated to us and then we would know where we are going? We cannot proceed having amendments circulated to us at the same time as we are studying another clause.

The Chairman: Unfortunately, these are very technical. Do we have all the amendments now? Let members take three minutes to put the amendments in the respective spots in their binders.

Mr. Cochrane: Mr. Chairman, I have submitted an amendment to clause 167, but it is really going to be to clause 159.

The Chairman: Which we have not reached.

Mr. Cochrane: No. I have clean copies to circulate but it is not a government amendment.

M. Angus: Cet amendement est légèrement différent de celui que j'ai. Avons-nous reçu d'autres copies?

Le président: Non. Il y a une copie retapée au propre. C'est de là que vient la confusion. M. Clifford lisait le libellé original, et l'amendement a été retapé.

Voulez-vous commenter cet amendement, monsieur Clifford, ou madame Bloodworth?

M. Clifford: M^{me} Bloodworth a sans doute des commentaires à faire.

M. Ouellet: Un instant. Quel amendement vient d'être distribué? J'ai maintenant deux copies. L'amendement que vient de lire M. Clifford a, dans la version anglaise, un petit b) *another kind of line*, mais on ne retrouve pas cela dans l'amendement que vous venez de distribuer. J'aimerais. . .

Le président: Un amendement porte sur l'article 157 et l'autre sur l'article 158.

Mr. Ouellet: Good God! We now have 25 copies for the same amendment. This is totally unacceptable!

Le président: Enfin, c'est acceptable. mais c'est certainement mêlant, je ne le nie pas. Nous en avons parlé brièvement hier soir.

M. Ouellet: Ne serait-il pas possible de faire distribuer immédiatement tous les amendements que compte proposer le gouvernement, pour que nous puissions savoir où nous nous en allons? Nous ne pouvons pas nous retrouver si des amendements nous sont distribués pendant que nous sommes en train de discuter d'un autre article.

Le président: Malheureusement, il s'agit d'amendements très techniques. Avez-vous tous les amendements maintenant? Je vais accorder aux députés trois minutes pour placer les amendements à leur place dans les cahiers.

M. Cochrane: Monsieur le président, j'ai proposé un amendement à l'article 167, mais il porte réellement sur l'article 159.

Le président: Nous n'y sommes pas arrivés encore.

M. Cochrane: Non. J'en ai des copies propres à distribuer, mais il ne s'agit pas d'un amendement du gouvernement.

• 1030

Mr. Mulder: We apologize for the confusion. But in some cases, as a result of earlier amendments, we had to clean up subsequent ones. Secondly, we had problems making sure that the English and the French were compatible. So in some cases you are getting amendments

M. Mulder: Excusez-nous de cette confusion. Dans certains cas, nous avons dû modifier certains amendements subséquents pour apporter des modifications corrélatives. Ensuite, nous avons eu du mal à obtenir confirmation de l'équivalence des versions

[Texte]

where the French has been changed to make the language consistent.

Also, some of these amendments were not technically the government's. They came from our working with members of the committee. So they may be introduced by government members, but we, representing Mr. Crosbie, did not do them.

Mr. Ouellet: That is all right, but let us get everything together.

Mr. Mulder: We gave the copies to the clerk late last night; because everybody was gone by then, it was not possible to distribute them ahead of time.

The Chairman: We are getting them distributed now, and that will help avoid confusion.

• 1031

• 1035

The Chairman: I hope, Mr. Thacker, you take back to the judicial offices of the Crown a new *modus operandi* for committees so that when there are more government amendments than collective opposition amendments, the whole bill would go back for a real look at it in terms of draftsmanship. You and I remember when we were in opposition that we used to complain loud and clear when there would be 90 government amendments and 20 opposition amendments, which indicated a lot of things. This is a very complex bill. This is why this is happening here, of course.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think it is fair to say that most of the amendments came as a result of the evidence. It is a good committee to accept those amendments, because the bill will be a lot cleaner and will make the administration easier.

The Chairman: It is responding and listening to members and everything.

• 1036

• 1049

The Chairman: Let us start again. Mr. Clifford, we are back where we were about 20 minutes ago. We are on clause 157. Could you move your amendment again so we are all on track?

Mr. Clifford: Clause 158—

[Traduction]

anglaise et française. Ainsi, dans certains cas, vous recevez des amendements auxquels nous avons dû apporter des modifications corrélatives dans la version française.

Ensuite, certains de ces amendements ne sont pas, à proprement parler, des amendements proposés par le gouvernement. Ce sont des amendements proposés pour refléter les commentaires de certains membres du Comité. Ils ont été présentés par des députés ministériels, mais nous n'étions pas prêts à les accepter, en tant que représentants de M. Crosbie.

M. Ouellet: Merci de cette explication, mais corrigeons maintenant le problème.

M. Mulder: Nous avons remis les copies au greffier tard hier soir. Nous n'avons pas pu les distribuer à ce moment-là aux députés, puisque vous étiez déjà partis.

Le président: Nous sommes en train de les distribuer maintenant, et cela permettra d'éviter toute confusion.

Le président: Monsieur Thacker, j'espère que vous proposerez une nouvelle façon de procéder aux rédacteurs de la Couronne pour que, quand il y a plus d'amendements du gouvernement que d'amendements de l'opposition, le projet de loi soit repris et sérieusement examiné par les rédacteurs. Quand nous étions dans l'opposition, vous vous souviendrez, comme moi, que nous nous plaignions quand il y avait 90 amendements du gouvernement et 20 seulement de l'opposition, ce qui en disait long sur la qualité de la rédaction. Nous avons devant nous un projet de loi très complexe. Cela explique sans doute, en partie, pourquoi nous avons de telles difficultés.

M. Thacker: Monsieur le président, il m'apparaît utile de vous signaler que la plupart de ces amendements sont proposés pour refléter les commentaires des témoins et du Comité. Le Comité a intérêt à accepter ces amendements, qui rendront le projet de loi beaucoup plus clair et facile à appliquer.

Le président: Vous avez pris bonne note des commentaires des députés et des autres témoins et vous en avez tenu compte.

Le président: C'est reparti. Monsieur Clifford, nous nous retrouvons au point où nous en étions il y a 20 minutes environ. Nous sommes à l'article 157. Pouvez-vous proposer à nouveau votre amendement, pour que nous sachions tous où nous en sommes?

M. Clifford: A l'article 158. . .

[Text]

The Chairman: No, clause 157. It was while you were on clause 157 that clause 158 was being circulated and caused the very definite, improper confusion.

Mr. Belsher: We were on lines 31 to 33 and ended up with "even".

The Chairman: You have read it, have you?

Mr. Clifford: Yes, I did read it.

The Chairman: Mr. Clifford has proposed an amendment to clause 157, which he has read. I think it is consequential.

• 1050

Mr. Benjamin: What is the explanation on that one?

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, this is an attempt to clarify the wording, which is somewhat awkward. This particular wording is repeated three times in the bill. That is why you have virtually the same amendment three times, in clause 157, clause 158, and clause 159.

Amendment agreed to.

Clause 157 as amended agreed to.

The Chairman: The next amendment is on clause 158, which Margaret Bloodworth has said is almost the same wording. I now call clause 158.

On clause 158—*Conveyance to other company deemed not abandonment*

Mr. Ouellet: Does it mean that page 100 we had in our book is no longer operative?

Mr. Benjamin: That is right.

The Chairman: You are right, page 100 was the old copy that has been cleaned up and the same applies on page 101, as I understand it, perhaps I am wrong. I think page 101 there is a new version of 101—

Mr. Ouellet: Okay.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, would you like me to read the amendment?

The Chairman: Yes, please do, to make sure you have the same version I have.

Mr. Clifford: I move that clause 158 of Bill C-18 be amended by striking out lines 7 and 8 on page 85 and substituting the following: "yard track, siding or spur that is not a branch line or other trackage auxiliary to a line of".

Amendment agreed to.

The Chairman: We have another amendment to clause 158 on lines 34 to 42.

Mr. Clifford: I will read the whole thing. I move that clause 158 of Bill C-18 be amended by striking out lines 34 to 42 on page 85 and substituting the following:

[Translation]

Le président: Non, à l'article 157. Nous avons fait distribuer l'amendement à l'article 158 pendant que vous expliquiez celui portant sur l'article 157, et c'est cela qui a causé toute cette confusion.

M. Belsher: Nous parlions de l'amendement aux lignes 34 à 36, qui se terminent par le mot «soit».

Le président: Vous l'avez lu, n'est-ce pas?

M. Clifford: Oui, je l'ai lu.

Le président: M. Clifford a proposé un amendement à l'article 157, et il l'a lu. Il s'agit, je crois, d'un amendement corrélatif.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous expliquer le pourquoi de cet amendement?

Mme Bloodworth: Monsieur le président, il vise à rendre le libellé plus clair. Ce même libellé se répète trois fois dans le projet de loi. Voilà pourquoi nous proposons essentiellement le même amendement aux articles 157, 158 et 159.

L'amendement est adopté.

L'article 157, modifié, est adopté.

Le président: Le prochain amendement porte sur l'article 158, et Margaret Bloodworth vient de nous dire qu'il s'agit essentiellement du même libellé. Nous passons maintenant à l'article 158.

Article 158—*Présomption de non-abandon*

M. Ouellet: Est-ce que cela signifie que nous ne devons plus tenir compte de la page 100 qui se trouvait dans notre cahier à anneaux?

M. Benjamin: C'est exact.

Le président: Vous avez raison, sauf erreur, les pages 100 et 101 ont été remplacées par de nouveaux amendements. Je crois qu'il y a une nouvelle version de l'amendement qui figure à la page 101. . .

M. Ouellet: D'accord.

M. Clifford: Monsieur le président, voulez-vous que je lise l'amendement?

Le président: Oui, s'il vous plaît, pour confirmer que nous avons la même version.

M. Clifford: Je propose que l'article 158 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 10, page 85, de ce qui suit: «voie de cour de triage, une voie d'évitement, un épi, ou une autre voie auxi-»

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons un autre amendement aux lignes 30 à 33 de l'article 158.

M. Clifford: Je vais vous lire l'amendement en entier. Je propose que l'article 158 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 30 à 33, page 85, de ce qui suit:

[Texte]

(b) where the railway company to which the line or segment is conveyed is within the legislative authority of Parliament, it shall be deemed to have assumed all the obligations under this or any other act of Parliament in respect of the operation of the line or segment until those obligations are subsequently lawfully terminated.

(c) where there is at the time of the conveyance any agreement between the railway company that conveyed the line or segment and VIA Rail Canada Incorporated in respect of the operation of a rail passenger service on the line or segment

(i) the rights and obligations under the agreement of the conveying railway company in respect of the operation of that service vest in the company to which the line or segment is conveyed and continue as amended by agreement between VIA Rail Canada Incorporated and the company to which the line or segment is conveyed until the operation of the line or segment is abandoned or the operation of the service discontinued; and

(ii) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada; and

(d) where the railway company to which the line or segment is conveyed is not within the legislative authority of Parliament and there is not at the time of the conveyance an agreement described in paragraph (c) in respect of the line or segment, any declaration that the line or segment is a work for the general advantage of Canada ceases to have effect.

(5) The declaration referred to in subparagraph (4)(c)(ii) ceases to have effect in respect of a line or segment on the abandonment of the operation of a line or segment or on the discontinuance of the operation of the rail passenger service on the line or segment.

(6) Part VII does not apply in respect of

The Chairman: Thank you, Mr. Clifford. Ms Bloodworth.

• 1055

Ms Bloodworth: Thank you, Mr. Chairman. This amendment does two things. The more substantive part is that it provides for a situation where a VIA service is operating on a line and there is an agreement to transfer that line to a short-line company. The short-line company must take the line subject to the rights and obligations of VIA to continue to operate under the same conditions as they do now. The line remains within federal jurisdiction. The second thing the amendment does is recognize a situation where a line is transferred to a wholly provincial company and therefore it would go outside of federal jurisdiction.

The Chairman: But not the VIA?

Ms Bloodworth: Not the VIA lines. Those lines would remain within federal jurisdiction.

[Traduction]

b) le cessionnaire qui relève de la compétence législative du Parlement est réputé avoir assumé les obligations visées à l'alinéa a) jusqu'à ce que celles-ci prennent fin légalement par la suite;

c) s'il existe, à la date de la cession, un accord entre le cédant et VIA Rail Canada Inc. concernant l'exploitation d'un service voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon:

(i) les droits et obligations du cédant, relatifs à ce service, découlant de l'accord sont dévolus au cessionnaire et ont effet, modifiés par accord entre VIA Rail Canada Inc. et le cessionnaire, jusqu'à l'abandon de l'exploitation soit de l'embranchement ou du tronçon, soit du service,

(ii) l'embranchement ou le tronçon est déclaré ouvrage à l'avantage du Canada en général;

d) si le cessionnaire ne relève pas de la compétence législative du Parlement et s'il n'existe pas, à la date de la cession, d'accord prévu à l'alinéa c) en ce qui concerne l'embranchement ou le tronçon, toute déclaration que celui-ci est un ouvrage à l'avantage du Canada en général cesse d'avoir effet.

(5) La déclaration visée au sous-alinéa (4)c)(ii) cesse d'avoir effet à l'égard d'un embranchement ou d'un tronçon lors de l'abandon de l'exploitation de celui-ci ou du service voyageurs sur celui-ci.

(6) La Partie VII ne s'applique pas à la»

Le président: Merci, monsieur Clifford. Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: Merci, monsieur le président. Cet amendement comporte deux volets. Le premier porte sur le fond et prévoit le cas où un service VIA est exploité sur une ligne et où il y a un accord de transfert de cette ligne à une compagnie de transport ferroviaire sur courtes distances. Cette dernière doit faire l'acquisition de la ligne sous réserve des droits et obligations de VIA de continuer à l'exploiter conformément aux conditions existantes. La ligne continue de relever de la compétence du gouvernement fédéral. Par ailleurs, l'amendement prévoit que, si la ligne est cédée à une compagnie entièrement provinciale, elle cesse de relever de la compétence du gouvernement fédéral.

Le président: Mais pas la ligne de VIA?

Mme Bloodworth: Pas les lignes de VIA. Ces lignes continueraient de relever de la compétence du gouvernement fédéral.

[Text]

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I would just add that the reason why these are amended—because I know you have a large volume of amendments—is that when the bill was first tabled we assumed the Railway Passenger Act might either see its way through the House or be reintroduced. Unfortunately, that has not been possible so we have had to amend this act in order to make it inconsistent with VIA's current and proposed powers.

The Chairman: So that VIA can still carry on?

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a branch line that gets taken over as a short-line railway by a province or by a municipality or a group of shippers or a grain company then comes under provincial jurisdiction. There are a number of branch lines that cross a border as between the four western provinces—branch lines for which abandonment is or will be sought. Where it crosses the border of a province of course it then remains under federal jurisdiction when it becomes a short-line railway.

Has there been any discussion with the provinces as to some uniformity in their laws governing a railway with the federal law, or are the provinces inclined to declare that those short-line railways would come under federal railway law? You could have a situation where some of these short lines are under federal jurisdiction and some are under provincial jurisdiction and unless there is some kind of uniformity it seems to me we are throwing things open to a lot of trouble.

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Benjamin. There have not been specific discussions recently with provinces, but the history of railway law in Canada has been that when the provinces have railway acts—and there are provinces that do, such as Ontario and B.C.—they tend to virtually repeat the federal act. In other words, they do not tend to have a whole new scheme. I suspect a lot of that will happen in the future.

The only thing is that different rules may be necessary for smaller railways and they may accommodate those within their powers. Certainly Alberta is the only one I am aware of that has passed recent legislation, and that was with regard to the Central Western Railway.

Clause 158 as amended agreed to.

On clause 159—*Prohibition*

The Chairman: We have several amendments here. At the suggestion of the Chair we stood an amendment of Mr. Robichaud's when we were on clause 23. We thought it

[Translation]

M. Mulder: Monsieur le président, j'aimerais ajouter que ces articles sont amendés—et je sais qu'il y a un grand nombre d'amendements—parce qu'au moment du dépôt du projet de loi, nous avons supposé que la Loi nationale sur les services ferroviaires voyageurs serait adoptée par la Chambre ou serait redéposée. Malheureusement, il n'en est rien, et nous devons maintenant modifier le projet de loi C-18 pour qu'il soit conforme aux pouvoirs actuels et proposés de VIA.

Le président: Pour que VIA puisse poursuivre ses activités?

M. Mulder: Oui.

M. Benjamin: Monsieur le président, quand une province, une municipalité, un groupe d'expéditeurs ou une compagnie céréalière fait l'acquisition d'un embranchement pour l'exploiter comme ligne ferroviaire de courtes distances, cet embranchement relève alors de la compétence provinciale. Il y a un certain nombre d'embranchements qui franchissent la frontière, par exemple entre les quatre provinces de l'Ouest, à l'égard desquels une demande d'abandon a été ou sera présentée. Quand un embranchement traverse la frontière d'une province, il continue de relever de la compétence fédérale, même s'il sert alors à l'exploitation de services ferroviaires sur courtes distances.

A-t-on demandé aux provinces de modifier leur propre loi régissant les chemins de fer pour les rendre conformes à la loi fédérale, ou est-ce que les provinces sont disposées à accepter que ces lignes ferroviaires sur courtes distances relèvent de la Loi fédérale sur les chemins de fer? Il pourrait y avoir des cas où les services ferroviaires sur courtes distances relèveraient de la compétence fédérale, tandis que d'autres relèveraient de la compétence provinciale, et il me semble alors que nous pourrions avoir de sérieuses difficultés si les lois ne sont pas uniformisées.

Mme Bloodworth: Oui, monsieur Benjamin. Nous n'avons pas rencontré récemment les provinces pour discuter de cela, mais la tradition en matière de droits ferroviaires au Canada veut que les provinces ayant leurs propres lois sur les chemins de fer—comme l'Ontario et la Colombie-Britannique—reprennent, à peu de choses près, la loi fédérale. Autrement dit, les provinces n'ont pas tendance à mettre en place un régime tout à fait différent. J'ose croire que cette tradition sera maintenue à l'avenir.

La seule différence tient au fait que les provinces jugeront peut-être utile d'adopter des règles différentes pour les plus petites compagnies de chemins de fer. À ma connaissance, l'Alberta est la seule province qui ait adopté une loi sur les chemins de fer récemment, et cette loi portait sur le *Central Western Railway*.

L'article 158, modifié, est adopté.

Article 159—*Interdiction*

Le président: Nous avons plusieurs amendements à cet article. Comme je l'avais proposé, nous avons réservé l'amendement de M. Robichaud à l'article 23. Nous avons

[Texte]

would be more appropriate for it to come in on clause 159. Mr. Robichaud's amendment is on page 24 of your book, line 8. Now, before Mr. Robichaud's amendment there is another technical correction by a government member of clause 159 on lines 7 and 8.

Mr. Ouellet: No. He is on line 4.

Mr. Robichaud: On line 5, after line 4.

Mr. Ouellet: Yes. He is the first one.

• 1100

Mr. Robichaud: I move that Bill C-18 be amended in clause 159 by adding immediately after line 4 at page 86 the following:

of the company, and the agency shall not order the abandonment of the operation of any rail line in Canada before January 1, 1990.

Mr. Benjamin: We may need a subamendment on this. I have added some words to Mr. Robichaud's amendment. I do not know whether it will be necessary or not, so I will not move it yet. I will just read it. I would suggest we add the following words:

except lines designated in the basic western network until the year 2000.

There are several thousand miles of railway line designated to the basic network until the year 2000, and I would not want to, at the risk of this bill, throw those lines open.

Mr. Robichaud: This is not my intention.

Mr. Benjamin: No, I did not think it was. Is the WGTA, when it comes to rail line abandonment, exempt from the provisions of this bill?

The Chairman: The Chair wants to say a few pontifical things that may come back to haunt it.

The Chair has concern with this amendment. It flies in the face of the intent of the bill in two ways. First, it restricts the freedom to manage the railways. Secondly, because it puts an outright freeze on abandonment, it could very well impact on future subsidies beyond what is contemplated in the bill.

I know that there are another two amendments. One is more of a technical correction. Then there is an amendment of Mr. Cochrane's that I know he intends to move. Perhaps the best thing to do is keep our fingers crossed and have a debate and decision on these amendments. One has a bar until 1990; the other has a staged-in effect and a slow-down process in an ongoing way. Anyway, I think it is simpler to do them both.

Mr. Robichaud: I will come back to the same explanation I had yesterday. We can explain the traffic by the three thirds: one-third was 1%; one-third was 9%; and

[Traduction]

jugé qu'il était préférable de proposer cet amendement à l'article 159. L'amendement de M. Robichaud se trouve à la page 24 de votre cahier à anneaux et porte sur la ligne 8 de l'article 159. Toutefois, avant de passer à l'amendement de M. Robichaud, un député ministériel proposera une autre correction d'ordre technique aux lignes 7 et 8 de l'article 159.

M. Ouellet: Non. Il veut parler de la ligne 4.

M. Robichaud: De la ligne 5, après la ligne 4.

M. Ouellet: Oui. Il est le premier.

M. Robichaud: Je propose que l'article 159 du projet de loi C-18 soit modifié par insertion, après la ligne 4, à la page 86, de ce qui suit:

de la société, et l'agence n'est pas habilitée à ordonner la cessation des activités de tout chemin de fer canadien avant le 1^{er} janvier 1990.

M. Benjamin: Nous avons besoin d'un sous-amendement. Voici ce que je propose d'ajouter à l'amendement de M. Robichaud. Je ne sais pas vraiment si c'est nécessaire. Je ne vais donc pas en faire une motion tout de suite. Je vais simplement vous lire ce que je vous propose. Voici:

à l'exception des voies désignées du réseau de base de l'Ouest jusqu'à l'an 2000.

En effet, plusieurs milliers de milles de voie ferrée sont désignés comme faisant partie du réseau de base jusqu'à l'an 2000. Il ne faudrait pas que ce projet de loi change leur statut.

M. Robichaud: Ce n'était pas là mon intention.

M. Benjamin: Je ne le pensais pas non plus. Cette loi aura-t-elle préséance sur la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest pour ce qui concerne la fermeture de certains tronçons de chemin de fer?

Le président: Je veux vous donner mon humble avis. J'espère que je ne le regretterai pas plus tard.

Cet amendement me préoccupe quelque peu. En effet, j'ai l'impression qu'il va à l'encontre de l'intention de ce projet de loi de deux façons. Il limite en effet la liberté de gestion des chemins de fer et il les empêche de fermer des voies, ce qui risque d'avoir une incidence sur les subventions qui sont accordées aux sociétés de chemins de fer au-delà de ce qui est prévu dans le projet de loi.

Je sais qu'il y a deux autres amendements. Il y en a un d'ordre purement technique. Je sais également que M. Cochrane a l'intention d'en déposer un. Il vaut peut-être mieux garder les doigts croisés et mettre ces amendements aux voix. Un de ces amendements fixe la limite à 1990 et l'autre propose une méthode progressive. De toute manière, je pense qu'il est plus facile de les étudier ensemble.

M. Robichaud: Je vais reprendre mon explication d'hier. Le trafic peut être divisé en trois tiers: un tiers qui est 1 p. 100, un tiers, 9 p. 100, et l'autre tiers, 90 p. 100.

[Text]

one-third was 90%. We are afraid that there will be a movement toward the abandonment of quite a few lines, especially in Atlantic Canada. This will not happen in western Canada because it has protection until the year 2000.

• 1105

Mr. Benjamin: We are not sure about that.

Mr. Robichaud: I take it that the protection is there for the west. This would only extend partial protection for a certain amount of time to other regions of Canada.

I would also like to mention that memos have been circulated to the effect that certain people were instructed not to canvass any traffic for certain lines so that the amount of traffic would diminish and it would be easier for the rail companies to abandon those lines. So this would give some protection to those lines as well, and there might be enough time to get some traffic and make those lines viable.

The Chairman: I understand, and you are right. It was mentioned by Mr. St-Julien, who used the jargon word "de-market". Everyone, including the Minister, has said that the word "de-market" is in every household in Canada.

Mr. Benjamin: I was the one who brought that to the committee and circulated it.

Mr. Taylor: First of all, the protection of certain lines in the province of Alberta was not done by legislation. Dr. Horner led the fight by working with the railways to get an agreement on lines that were vitally important as trunk lines. This agreement did not include as many lines as I would have liked, but it did include the major ones. Since then, some of the lines feeding this network have been abandoned.

When you say that we shall not order the abandonment of any rail line in Canada, I wonder if we are asking the railway to keep lines open that are no longer viable. For instance, I know of a line that nobody needs or wants to keep, but they could not abandon it under this legislation. I think we are putting the railways in a non-economical position when they cannot abandon any line which costs money to keep and maintain, especially if there is no traffic or only a minimal amount of traffic on it. We could be getting into very deep water here.

Mr. Thacker: I would strongly urge members to defeat this particular motion. There is a big difference between an absolute prohibition that freezes things and a gradual phasing out.

With respect to the abandonments in the west, we gave a handout to members showing that there have been many thousands of miles of railways abandoned in the west. This bill is not designed to impact on Quebec or any other

[Translation]

Nous craignons une augmentation du nombre de fermetures, surtout dans la région de l'Atlantique. Cela ne risque pas en effet de se produire dans l'Ouest, dont les lignes sont protégées au moins jusqu'à l'an 2000.

M. Benjamin: Ce n'est pas si sûr.

M. Robichaud: J'ai quand même l'impression que l'Ouest est protégé. Cette disposition protège, à toutes fins utiles, les autres régions du Canada pendant un certain temps.

Je tiens également à signaler qu'on a envoyé des notes de service à certaines personnes pour leur demander de ne déployer aucun effort pour augmenter le volume d'affaires sur certaines lignes. Les sociétés de chemins de fer cherchaient ainsi à obtenir la baisse du trafic dans certaines régions, ce qui leur permettrait ainsi de procéder beaucoup plus facilement à la fermeture de certaines lignes. Cette disposition prévoit donc une mesure de protection pour ces lignes en leur accordant suffisamment de temps pour augmenter leur volume d'affaires et les aider à devenir rentables.

Le président: Vous avez entièrement raison. M. St-Julien a parlé tout à l'heure de décommercialisation. Même le ministre a déclaré que tous les Canadiens utilisaient cette expression.

M. Benjamin: C'est moi qui ai sorti cette expression en comité.

M. Taylor: Primo, il n'y a aucune loi qui protège certaines lignes en Alberta. M. Horner a joué un rôle de leadership dans ce domaine. Il a collaboré avec certaines sociétés de chemins de fer pour obtenir leur accord quant à certains tronçons d'importance vitale. J'aurais aimé voir plus de tronçons protégés par cet accord, mais les plus importants sont inclus. Certaines lignes qui alimentaient ce réseau ont été fermées depuis la conclusion de cet accord.

En empêchant les sociétés de chemins de fer de fermer des lignes, est-ce qu'on ne leur demande pas de continuer de faire fonctionner des lignes qui ne sont plus rentables? Je suis au courant du cas d'une ligne qui ne sert plus à personne, mais que cette loi empêche de fermer. Les chemins de fer seront obligés de dépenser énormément d'argent pour maintenir des lignes qui ne servent plus que peu ou prou. C'est une situation très compliquée que celle-là.

M. Thacker: J'incite les membres à voter contre cette motion. Il y a toute une différence entre une interdiction globale et l'abandon progressif.

J'ai fait distribuer aux membres du Comité un document sur la fermeture de milliers de milles de chemin de fer dans l'Ouest. Ce projet de loi n'aura aucune incidence sur le Québec ou sur aucune région.

[Texte]

region more than what has already happened in the west. So this amendment does great violence to the bill, Mr. Chairman.

The Chairman: There is no doubt that if it called for complete prohibition it would be out of order, but there is a difference here.

Mr. Benjamin: As I understand it, the basic rail network in western Canada was arrived at after many meetings and hearings under the auspices of the CTC. It is a CTC order that establishes the basic network and freezes those lines until at least the year 2000, but the remaining 3000 miles of line was or is now being abandoned.

Now, I would like to ask the officials if this bill and its abandonment provisions supersede the CTC order establishing that basic network of rail lines in western Canada. It is only a CTC order. Does this legislation transfer many of CTC's powers over to the new agency? Does the order regarding the basic network also remain in place under the new agency?

• 1110

Mr. Mulder: Mr. Chairman, the order that froze the lines back in 1973-74 was done under Mr. Otto Lang through a Governor in Council motion. It is the Governor in Council who froze these lines. The Governor in Council can in the future keep freezing those lines, but the Governor in Council can also unfreeze some lines. As you know, some lines have been unfrozen. Over the last five years, 918 miles have been abandoned in the Prairies. I think a further 200 or 300 miles are up for consideration right now. The Governor in Council will have the power to keep those lines frozen, if the Governor in Council chooses to do so.

The Chairman: If they are unfrozen by the Governor in Council, then the provisions of this bill—

Mr. Mulder: Right, then the abandonment provisions take over.

Mr. Cochrane: Being a proponent of another amendment... this one provides no protection after 1990. I can foresee a great flurry of activity in 1990 that would not be conducive to gradual change in the system. Also I know of one—for example, Bartibog and Heath Steele—there has not been a train over that track for three years; they want to get rid of it because it is no use to them. They are going to probably sell it to the mining company if the mine ever reopens. I think it would not enable them to do away with lines such as this, so I will not be supporting this particular amendment.

Mr. Benjamin: I want to say also that the protection we thought we had under the basic network in western Canada turned out not to be protection at all for a basic

[Traduction]

Cet amendement risque donc d'avoir une incidence très nocive sur ce projet de loi.

Le président: Cet amendement serait irrecevable s'il proposait une interdiction totale. Mais ce n'est pas le cas.

M. Benjamin: Si j'ai bien compris, le réseau ferroviaire de base de l'Ouest canadien est le fruit de nombreuses réunions et audiences de la CCT. Ce réseau et l'interdiction de le modifier jusqu'à l'an 2000 font même l'objet d'une ordonnance de la CCT. Mais il semble également que l'on soit en voie de fermer les 3000 milles de chemin de fer non visés par cette ordonnance.

Pouvez-vous me dire si ce projet de loi et ses dispositions sur la fermeture de certaines lignes ont préséance sur l'ordonnance de la CCT qui établit le réseau de base de l'Ouest canadien? Il ne s'agit que d'une ordonnance de la CCT. Est-ce que cette loi transfère un grand nombre des pouvoirs de la CCT au nouvel office? Est-ce que l'ordonnance concernant le réseau de base demeure également en vigueur avec la création du nouvel office?

M. Mulder: Monsieur le président, c'est sous M. Otto Lang, par le biais d'une motion du gouverneur en conseil, que l'ordonnance a été émise de bloquer les lignes en 1973-1974. C'est donc le gouverneur en conseil qui a prévu ce blocage. Le gouverneur en conseil peut toujours, à l'avenir, continuer à les bloquer, mais il peut également en débloquent quelques-unes. Comme vous le savez, certaines ont été débloquentées. Au cours des cinq dernières années, on a abandonné dans les Prairies 918 milles. Je crois qu'on songe actuellement à 200 ou 300 milles de plus. Le gouverneur en conseil aura le pouvoir de maintenir ces lignes bloquées, s'il choisit de le faire.

Le président: Si elles sont débloquentées par le gouverneur en conseil, les dispositions de ce projet de loi...

M. Mulder: C'est exact, les dispositions d'abandon s'appliqueraient.

M. Cochrane: Comme je suis le proposeur d'un autre amendement... cet amendement-ci n'offre aucune protection après 1990. Je prévois qu'il y aura beaucoup d'activités en 1990 qui ne contribueront pas à des changements progressifs dans le système. Je connais un cas—celui par exemple de *Bartibog* et *Heath Steele*—il n'y a pas de train qui a roulé sur cette voie depuis trois ans; on veut s'en débarrasser, puisqu'elle ne sert pas. On va probablement la vendre à une société minière si la mine reprend ses activités. Je ne crois pas que l'amendement leur permettrait de se débarrasser de ce genre de ligne; par conséquent, je ne vais pas l'appuyer.

M. Benjamin: Je voudrais ajouter également que la protection que nous avons cru avoir en vertu des réseaux de base dans l'Ouest du Canada s'est révélée ne pas être

[Text]

network. Mr. Robichaud's amendment at least saves lines even there for two years.

The Chairman: He made this point.

Mr. Benjamin: Just a minute. This bill cannot be in effect and operating until January 1, 1988, at the earliest. A two-year freeze I think is not too much to ask for all lines. There is nothing to prevent negotiations from starting tomorrow on the turnover of a branch line to a short-line company or to a province that wants to buy it or whatever. This can go on because the line remains in place and operating. There is still a lot of discussion and negotiation going on about this unfreezing of lines that were supposed to be in the basic network to the year 2000. I would like to see this amendment carried in order to at least ensure that they cannot do any more unfreezing for the next two years.

Amendment negated.

The Chairman: There is an amendment of the government.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I move that clause 159 of Bill C-18 be amended by striking out lines 7 and 8 on page 86 and substituting the following:

respect of a yard track, a siding or spur that is not a branch line or other trackage auxili-

The Chairman: Thank you, Mr. Layton. This is along the lines of what Ms Bloodworth said earlier in terms of a technical correction to get the phraseology more in sync.

Amendment agreed to.

The Chairman: We now come to the amendment of Mr. Cochrane. Would you please introduce it, Mr. Cochrane?

Mr. Cochrane: Mr. Chairman, I move that clause 159 of Bill C-18 be amended by adding immediately after line 19 on page 86 the following:

(4) Notwithstanding anything in this part, no railway company shall abandon more than 4% of its total route mileage in any of the first five years after this section comes into force.

(5) Where, at any time in a year, the mileage abandoned by the railway company in that year and the mileage of the company for which abandonment applications are pending exceed four percent of the company's total route mileage, the Agency shall determine the order in which the applications will be considered and abandonments, where allowed, will occur.

(6) Subsections (4) and (5) do not apply in respect of branch lines designated pursuant to an order continued, in effect under section 177, that are abandoned after the expiration of that order.

[Translation]

une protection du tout pour un réseau de base. L'amendement de M. Robichaud aurait le mérite d'épargner ces lignes pendant deux ans.

Le président: Il nous l'a bien expliqué.

M. Benjamin: Un instant. Le projet de loi ne peut être en vigueur avant le 1^{er} janvier 1988, au plus tôt. Un blocage de deux ans n'est pas trop demander pour toutes les lignes. Rien n'empêche que les négociations peuvent commencer demain pour les transferts d'un embranchement à une compagnie exploitant de courts tronçons ou à une province qui désire l'acheter, par exemple. Cela peut se faire, étant donné que la ligne demeure en place et en activité. On discute toujours beaucoup et on négocie au sujet du déblocage des lignes qui étaient censées faire partie du réseau de base jusqu'à l'an 2000. J'aimerais que cet amendement soit adopté pour garantir qu'il n'y ait pas de déblocage au cours des deux prochaines années.

L'amendement est rejeté.

Le président: Nous avons un amendement du gouvernement.

M. Layton: Monsieur le président, je propose que l'article 159 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 7 et 8, page 86, de ce qui suit:

une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou à une autre voie auxiliaire

Le président: Merci, monsieur Layton. Ceci rejoint ce qu'a dit M^{me} Bloodworth précédemment quant à la correction technique à apporter au libellé afin qu'il y ait uniformité.

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons maintenant l'amendement de M. Cochrane. Voulez-vous, s'il vous plait, le présenter, monsieur Cochrane?

M. Cochrane: Monsieur le président, je propose que l'article 159 du projet de loi C-18 soit modifié par insertion, après la ligne 17, page 86, de ce qui suit:

(4) Malgré toute autre disposition de la présente partie, les compagnies de chemins de fer ne peuvent, au cours de chacune des cinq années suivant l'entrée en vigueur du présent article, abandonner plus de 4 p. 100 de la longueur totale de leurs lignes.

(5) Si, à un moment donné au cours d'une année, la longueur des embranchements abandonnés par une compagnie de chemins de fer, ajoutée à celle des embranchements pour lesquels une demande d'abandon est en instance, dépasse 4 p. 100 de la longueur totale des lignes de la compagnie, l'Office fixe l'ordre de l'examen des demandes et, le cas échéant des abandons autorisés.

(6) Les paragraphes (4) et (5) ne s'appliquent pas aux embranchements désignés à l'application d'un décret puis en vertu de l'article 177, qui sont abandonnés après l'expiration de ce décret.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

The Chairman: Do you want to amplify? It is pretty—

Mr. Cochrane: Basically I guess I have a fear that there will be wholesale shedding of lines very quickly by railroads after the passage of this bill; that was emphasized to us by a number of witnesses across the country. I feel this will provide an orderly shedding of track. Their worst ones presumably will go first, because they will be most anxious to do that.

I also think that because they will see five years ahead, it will give them some motivation to make some of their less attractive lines more productive and more efficient and recover a greater percentage of the cost involved. Therefore they will go out and try to pick up some of the clients on some of those lines that they were trying to make complete dogs and therefore quickly abandoned.

The last part enables... the fact that there were some orders that would say this line will continue for five years. When those come into effect, that position will be taken. But if there is an application necessary, then it has to be under the 4% factor.

The Chairman: Thank you for that very clear explanation. The only question of the Chair in discussing these potential amendments, and perhaps it is coming later on... I thought there was another part of this, that there was going to be some type of notice, more than in just the annual filing. Is that in a later amendment?

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman. That is in clause 267.

Mr. Belsher: I would like to ask a question of the officials. Will applications that have now been received come under the old rules or the new rules if they have been received say this spring?

Ms Bloodworth: The day the act comes into effect, if the agency has not made a decision on the applications pending, they will make the decision in accordance with the new rules. There are also a number of applications pending because they have to be reviewed; the agency has ordered them continued and they have to be reviewed periodically. When they come to be reviewed, they will be reviewed under the new rules.

Mr. Belsher: I am thinking in terms of applications that have been received since January 1 of 1987. It will depend whether the CTC hears them between now and January 1, 1988. If they hear them and decide it now, they will do it under the new law. But if they do not do it until after January, 1988, they will do it under the new law.

The Chairman: They have to refile.

Ms Bloodworth: No, they do not have to refile, Mr. Chairman. There are transitional provisions which say they will just continue.

Le président: Voulez-vous donner plus de détails? C'est assez...

M. Cochrane: Ce que je crains c'est que les compagnies de chemin de fer se débarrassent en bloc et très rapidement des lignes après l'adoption de ce projet de loi. Un certain nombre de témoins nous l'ont mentionné au cours de nos déplacements. Je crois que cet amendement prévoit qu'on se départisse rationnellement des voies. Les pires partiront probablement les premières, les compagnies voulant simplement s'en débarrasser.

Je crois également que les compagnies qui établissent leur planification avec cinq années d'avance seront motivées pour rendre productives et plus efficaces les lignes les moins attrayantes afin de pouvoir recouvrer un pourcentage plus important de leurs coûts. Elles tâcheront de trouver des clients pour certaines de ces lignes n'ayant soi-disant aucune chance de fructifier et qu'elles voulaient rapidement abandonner.

La dernière partie de l'amendement permet... le fait qu'il y a eu des décrets maintenant telle cette ligne pour cinq ans. Lorsqu'ils entreront en vigueur, cette position sera adoptée. Toutefois, si une demande est nécessaire, il faut que le facteur de 4 p. 100 soit respecté.

Le président: Je vous remercie de cette explication très claire. Si je permets qu'on discute de ces amendements éventuels, c'est uniquement parce que plus tard... je pensais qu'il y avait une autre partie, qu'il devait y avoir une sorte d'avis, plutôt qu'un simple rapport annuel. Est-ce que cela fait partie d'un amendement ultérieur?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président. Un amendement à l'article 267.

M. Belsher: Je voudrais poser une question aux fonctionnaires. Les demandes déjà reçues découlent-elles de l'ancien règlement ou du nouveau, si elles ont été reçues ce printemps?

Mme Bloodworth: La décision sera prise en vertu du nouveau règlement, le jour où la loi entrera en vigueur, si l'Office n'a pas pris de décision au sujet des demandes en suspens. Plusieurs d'entre elles doivent être examinées; l'Office a exigé qu'elles soient examinées et qu'elles soient révisées périodiquement. Dans ce dernier cas, elles seront révisées en vertu des nouveaux règlements.

M. Belsher: Je songeais aux demandes qui ont été reçues depuis le 1^{er} janvier 1987. Tout dépend si la CCT tient des audiences à ce sujet à partir de maintenant jusqu'au 1^{er} janvier 1988. Si c'est le cas, et si on prend une décision maintenant, ce sera en vertu de la nouvelle loi. Toutefois, s'il n'y a pas d'audiences avant janvier 1988, une nouvelle loi s'appliquera.

Le président: Il faut que les demandes soient présentées de nouveau.

Mme Bloodworth: Non, ce n'est pas nécessaire monsieur le président. Il y a des dispositions transitoires en vertu desquelles l'examen se poursuit.

[Text]

The Chairman: But they become part of that 4%?

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: They are not outside of that 4%.

Ms Bloodworth: So do the lines being reviewed that are already pending now. They will also be part of that.

Mr. Belsher: The hand-out of yesterday shows quite a few applications since January 1 of 1987.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*]. . . one inch at a time instead of all at once.

Mr. Cochrane: [*Inaudible—Editor*]. . . in my mind, and they have some real dog lines that they and the public are logically better off without. But I just do not want to see a great transition period in there where they are losing 30% and 40% of their track and causing a great amount of inconvenience and disruption for communities, and also disruption for the work force.

Mr. Reid: I wonder if Ms Bloodworth would tell us something about the magic of the 4%. Is it an arbitrary affair, or is it in relation to 20% over the five years, or 4%?

The Chairman: Where were you yesterday?

Mr. Reid: I was in a town hall meeting.

The Chairman: No, I am glad you were. We had some real explanation on this.

Mr. Reid: You can give it to me in two words then.

The Chairman: Well, I think there is mutuality. I think Mr. Cochrane's amendment has the mutuality of the officials as a compromise between outright total abandonment and an outright freeze.

• 1120

Mr. Taylor: I think it makes pretty good sense. I have seen some three or four lines in my riding alone abandoned all at once. It just drives you up the wall. I think that once any freeze or slowness disappears, there should be a gradual movement. So I am inclined to support the amendment.

Mr. Ouellet: I believe that the proposal by Mr. Robichaud was a much better one. But since it has been defeated, Mr. Cochrane's is better than nothing. It is certainly a step in the right direction. It is written on the wall that both railways intend to have major rail abandonment. So at least this amendment will bring a gradual disappearance and a possibility of rethinking by the railways or other groups who could come in and continue some of the lines. So for lack of something else, I will support this amendment.

Amendment agreed to.

[Translation]

Le président: Mais elles font partie des 4 p. 100.

Mme Bloodworth: Oui monsieur le président.

Le président: Elles ne seront pas en marge de ces 4 p. 100?

Mme Bloodworth: C'est le cas pour les lignes qui sont examinées et qui sont déjà en suspens. Elles en font également partie.

M. Belsher: L'imprimé que nous avons reçu hier indique que plusieurs demandes ont été reçues depuis le 1^{er} janvier 1987.

Mme Bloodworth: Oui.

M. Benjamin: [*Inaudible—Éditeur*]. . . pied à pied plutôt que de tout en même temps.

M. Cochrane: [*Inaudible—Éditeur*]. . . à mon avis, ils ont des lignes en bien mauvais état qu'eux-mêmes et le public veulent voir disparaître. Toutefois, je n'aimerais pas que la période transitoire soit trop longue et qu'on perde de 30 à 40 p. 100 des voies, car cela perturberait considérablement les collectivités aussi bien que les travailleurs.

M. Reid: Je me demande si M^{me} Bloodworth pourrait nous parler de ce pourcentage magique des 4 p. 100. S'agit-il d'un pourcentage arbitraire, se rapporte-t-il au 20 p. 100 pendant cinq ans, ou s'agit-il simplement de 4 p. 100?

Le président: Où étiez-vous hier?

M. Reid: J'assistais à une réunion du Conseil municipal.

Le président: Vraiment, j'en suis ravi. Nous avons entendu une très bonne explication.

M. Reid: Pouvez-vous me la résumer en deux mots.

Le président: Je crois qu'il y a consentement mutuel. Et l'amendement de M. Cochrane est vu par les fonctionnaires comme étant un compromis entre l'abandon pur et simple et le blocage non moins complet.

M. Taylor: Cela se tient. J'ai moi-même dans ma circonscription trois ou quatre lignes qui ont été abandonnées toutes en même temps. C'est assez pour rendre fou. Une fois que le blocage ou le ralentissement disparaît, il devrait y avoir des changements progressifs. Je suis donc porté à appuyer cet amendement.

M. Ouellet: À mon avis, la proposition de M. Robichaud était bien meilleure. Toutefois, étant donné qu'on l'a rejetée, celle de M. Cochrane vaut mieux que rien du tout. C'est certainement un pas dans la bonne voie. Il est clair que les deux compagnies de chemin de fer ont l'intention d'abandonner l'exploitation de nombreuses lignes. Cet amendement permettra à tout le moins une disparition progressive de ces lignes et la possibilité que les compagnies y songent à nouveau ou que d'autres groupes se présentent pour continuer l'exploitation de ces lignes. Par conséquent, à défaut d'autre chose, j'appuie cet amendement.

L'amendement est adopté.

[Texte]

The Chairman: It is going to be 4% of a declining figure. So it is less trackage each year. That is very interesting. Anyway, we carried it.

Mr. Belsher: Did we ever hear approximately what mileage 4% is?

Mr. Reid: They discussed it yesterday.

Clause 159 as amended agreed to.

Clauses 160 and 161 agreed to.

On clause 162—*Abandonment where no opposition*

Mr. Clifford: I move that clause 162 of C-18 be amended by striking out line 5 on page 88 and substituting the following:

under section 161, and no offer to purchase.

Ms Bloodworth: This is a consequential amendment to a proposed amendment to clause 174. It just changes the wording to accord with that of the other clause.

The Chairman: Normally we should stand 174. Is there any amendment to clause 174?

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman. This bears on the wording change in that one.

Mr. Angus: We are changing the word from “acquire” to “purchase”. I do not know whether in law there is a difference. I would assume that you could acquire something without having to pay money. So what is the significance of actually having the transference of funds referred to in this particular clause?

Ms Bloodworth: The amendment to the present 174 leaves an unagreed price up to the agency to determine. CP came in and proposed net salvage value, which we had rejected because we were not sure it was fair in all cases to the railways. Apparently the railways feel it is. We feel it is more certain to say net salvage value. By saying that, it becomes a purchase at net salvage value. That is why the change is here.

• 1125

Mr. Layton: Is that in line with the U.S. report that we had as well?

The Chairman: That is right.

Amendment agreed to.

Clause 162 as amended agreed to.

Clauses 163 and 164 agreed to.

On clause 165—*Abandonment*

Mr. Ouellet: I move that clause 165 be amended immediately after line 14 at page 89 by adding the following:

[Traduction]

Le président: Ce sera donc 4 p. 100 d'un nombre décroissant. Il y aura donc moins de voies chaque année. C'est très intéressant. De toute façon, nous l'avons adopté.

M. Belsher: Est-ce qu'on a su quel millage environ ces 4 p. 100 représentent?

M. Reid: Nous en avons discuté hier.

L'article 159 tel que modifié est adopté.

Les articles 160 et 161 sont adoptés.

Article 162—*Absence d'opposition*

M. Clifford: Je propose que l'article 162 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 6 et 7, page 88, de ce qui suit:

sition au titre de cet article ou d'offre d'achat au titre de l'article 174. l'Office

Mme Bloodworth: Il s'agit d'un amendement corrélatif à l'amendement proposé à l'article 174. Il ne fait que modifier le libellé afin qu'il soit uniforme avec l'autre article.

Le président: Nous devrions normalement réserver l'article 174. Y a-t-il un amendement à l'article 174?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président. Il a trait au changement de libellé de cet article-ci.

M. Angus: Nous remplaçons le mot «acquisition» par «achat». Je ne sais pas s'il y a une différence du point de vue de la loi. Je suppose qu'on peut acquérir quelque chose sans avoir à verser de l'argent. Quelle est donc la signification du transfert de fonds mentionné dans cet article?

Mme Bloodworth: L'amendement au présent article 174 laisse à l'Office le soin de déterminer le prix lorsque les compagnies ne se sont pas mises d'accord. Le CP a proposé la valeur de récupération nette, que nous l'avions rejetée car nous n'étions pas certains que c'était juste dans tous les cas pour les compagnies de chemin de fer. Apparemment, celles-ci sont d'avis que ce l'est. Nous croyons qu'il est plus sûr de dire la valeur de récupération nette, car en le disant, cela devient un achat à la valeur de récupération nette. C'est pourquoi vous avez ici ce changement.

M. Layton: Est-ce que cela rejoint le rapport américain que nous avons également?

Le président: C'est exact.

L'amendement est adopté.

L'article 162 tel que modifié est adopté.

Les articles 163 et 164 sont adoptés.

Article 165—*Abandon*

M. Ouellet: Je propose que l'article 165 du projet de loi C-18 soit modifié en retranchant la ligne 9, page 89, et en la remplaçant par ce qui suit:

[Text]

or municipal or provincial government body or any agent thereof

Basically it is to allow municipal or provincial governments to make representations and be part of the procedures.

The clause strictly says that the Governor in Council "may by order made on the application of a shipper". We feel we should allow a municipal or provincial government body or an agent thereof to come forward and make some representations in relation to abandonment.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the reason "shipper" was used originally as one of the criteria required is that the abandonment would have a major impact on shippers and so it was felt that there would be a shipper to apply if that were the case. I do not think we have any strong feelings about adding the words that have been proposed. I do not think they affect the substance of the clause.

Mr. Belsher: What does it do, though?

Mr. Ouellet: Well, it allows the Governor in Council not only to act upon representation by a shipper, but possibly by the government of Saskatchewan or Alberta or New Brunswick. They might say they want to make representation with regard to this and therefore, because there is the public interest. . . The abandonment of the operation of the line or segment would be contrary to the public interest. That is in 2(a), the very first paragraph.

Certainly the provincial or the municipal authority might have in mind the public interest and if they cannot intervene, the Governor in Council will not know. Here, the Governor in Council may act only on the application of a shipper, so I think it should be wider in order to allow an application from a municipal or provincial government also.

Ms Bloodworth: On the question of the wording of the amendment, Mr. Chairman, I do not think it is necessary to say "body"; I think just municipal or government or an agent thereof is probably sufficient, if Mr. Ouellet is in agreement.

Mr. Belsher: Are they forbidden from making an application because they are not mentioned here?

Ms Bloodworth: Under the present wording of the act the Governor in Council could only act on the application of a shipper. Mr. Ouellet's amendment would allow them to act on the application of a municipal or a provincial government as well.

Mr. Angus: I just want to add one thing to Mr. Belsher's question. All the Governor in Council has the power to do under this clause is to delay the abandonment. They cannot reverse the decision. A municipality or a

[Translation]

Décret, sur demande d'un expéditeur ou d'un organisme gouvernemental municipal ou provincial ou d'un mandataire de celui-ci, modi-

L'article stipule exactement que le gouverneur en conseil «peut, par décret, sur demande d'un expéditeur». Nous sommes d'avis qu'il faudrait permettre à un organisme gouvernemental, municipal ou provincial ou un mandataire de celui-ci de pouvoir se présenter et de faire des démarches concernant l'abandon.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, la raison pour laquelle le terme «expéditeur» a été retenu au départ aux fins des critères, c'est que l'abandon pourrait sérieusement toucher les expéditeurs. On a donc cru qu'un expéditeur pouvait présenter une demande, au besoin. Je ne crois pas qu'on puisse vraiment s'opposer à l'ajout des mots proposés. J'estime que la portée de l'article n'en est pas vraiment modifiée.

M. Belsher: Qu'est-ce que ça peut faire, cependant?

M. Ouellet: Eh bien, ça permet au gouverneur en conseil non seulement de donner suite aux représentations d'un expéditeur, mais aussi à celles du gouvernement de la Saskatchewan, de l'Alberta ou du Nouveau-Brunswick. Ces gouvernements peuvent faire les démarches au sujet de cet abandon, et par conséquent, étant donné que l'intérêt public. . . L'abandon de l'exploitation d'une ligne ou d'un tronçon aurait des répercussions notables sur une vaste région du Canada. C'est ce que dit le tout premier alinéa 2a).

Bien sûr, le gouvernement provincial ou un organisme municipal pourraient avoir à coeur l'intérêt public, mais s'ils ne peuvent intervenir, le gouverneur en conseil ne le saura pas. Ici, le gouverneur en conseil ne peut agir qu'à la demande d'un expéditeur, par conséquent il faudra à mon avis que ce soit plus vaste, pour permettre qu'une demande soit présentée par un gouvernement municipal ou provincial également.

Mme Bloodworth: Au sujet du libellé de l'amendement, monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de mentionner «organisme». On pourrait simplement dire le gouvernement municipal ou provincial ou leur mandataire, si M. Ouellet est d'accord.

M. Belsher: Est-ce qu'il leur est interdit de présenter une demande, étant donné qu'ils ne sont pas mentionnés ici?

Mme Bloodworth: D'après le libellé actuel de la loi, le gouverneur en conseil ne peut agir qu'à la demande d'un expéditeur. L'amendement de M. Ouellet permettrait également d'agir à la demande d'un gouvernement municipal ou provincial.

M. Angus: Je voudrais ajouter quelque chose à ce qu'a demandé M. Belsher. Tout ce que le gouverneur en conseil a le pouvoir de faire, en vertu de cet article, c'est de retarder l'abandon. Il ne peut renverser la décision. Un

[Texte]

provincial government could say that they need three years to get their roads in shape to handle the extra traffic. I think that is why Mr. Ouellet has put the amendment in.

Mr. Taylor: There is one point I would like to make. I am glad to see "municipality" in there, because a municipality takes the cost and expense and they should have the chance to be heard.

The Chairman: Next to members of Parliament it takes the heat too.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Layton: On the other side of that coin, Mr. Chairman, I have the feeling it is doing exactly what we are trying not to do with this bill, and that is taking a commercial decision, a marketplace decision and putting it back into the public sector. The railroads and the shippers are not involved here; it is whether a mayor has an interest in the line.

• 1130

The Chairman: The provision has been explained. The shipper has a forum now, and this provision will just extend the forum to a municipal or provincial person.

Mr. Layton: The agency still has to rule on whether the application is justified.

The Chairman: No, as Mr. Angus pointed out, they can only vary it up to 5 years under clause 165. So it is just a delaying procedure.

Mr. Ouellet: We drop the word "body".

The Chairman: So it reads as follows:

or municipal or provincial government or an agent thereof

Mr. Belsher: Mr. Chairman, just a moment here. I would like to know what this means.

The Chairman: Read the clause.

Mr. Belsher: I have read the clause, but the application is from the shippers. Are we saying that these people are going to apply for abandonment, or that it is just a case of giving them a means of input regarding abandonment?

The Chairman: All it does is vary the order for abandonment. It varies the date of an order by fixing a later date which is not later than five years from the original date of the order.

Mr. Angus: It gives them the right to ask for a delay of up to five years in the abandonment so that they can do whatever they have to in order to get ready for it.

[Traduction]

gouvernement municipal ou provincial pourrait signaler qu'il lui faut trois ans pour que les routes soient en état de recevoir du trafic additionnel. Je crois que c'est la raison pour laquelle M. Ouellet a proposé cet amendement.

M. Taylor: Je voudrais ajouter quelque chose. Je suis heureux de voir qu'on ait mentionné les gouvernements municipaux. Car j'estime que les municipalités font aussi des frais et qu'elles devraient avoir l'occasion d'être entendues.

Le président: Après les députés, c'est elles qui subissent les pressions.

M. Taylor: Oui.

M. Layton: Il faut voir l'autre côté de la médaille, monsieur le président. J'ai l'impression que ça fait exactement ce qu'on essaie de ne pas faire dans ce projet de loi, c'est-à-dire qu'on prend sur nous une décision commerciale, une décision qui relève du marché: le secteur public en devient à nouveau responsable. Les compagnies de chemins de fer et les expéditeurs ne sont pas en cause ici, il s'agit de savoir si un maire s'intéresse à une ligne.

Le président: Nous avons entendu les explications. En fait, à l'heure actuelle, l'expéditeur jouit d'un recours: cet amendement permettra aux organismes municipaux et provinciaux de se prévaloir du même recours.

M. Layton: Il revient toujours à l'Office de statuer sur le bien fondé de la demande.

Le président: Non, comme l'a souligné M. Angus, aux termes de l'article 165, la prolongation ne saurait dépasser cinq ans. C'est donc simplement une procédure dilatoire.

M. Ouellet: Nous avons laissé tomber le mot «organisme».

Le président: Le texte est donc le suivant:

d'un gouvernement municipal ou provincial ou d'un mandataire de celui-ci. . .

M. Belsher: Monsieur le président, un instant. J'aimerais comprendre ce que cela signifie.

Le président: Lisez l'article.

M. Belsher: Je l'ai fait, mais c'est l'expéditeur qui présente la demande. Voulons-nous permettre à toutes les personnes énumérées à l'article 165 de présenter une demande d'abandon ou voulons-nous leur accorder un moyen d'intervenir lorsqu'un abandon est prévu?

Le président: Cela ne fait que modifier l'arrêté d'abandon. On peut reporter l'abandon d'au plus cinq ans par rapport à la date initiale de l'arrêté.

M. Angus: Nous accordons le droit de demander que l'abandon soit reporté d'au plus cinq ans de façon à ce que l'on puisse s'y préparer.

[Text]

Mr. Mulder: Elsewhere in this clause, there is a power to extend it for a further five years and another five years and and so on.

Mr. Angus: Is that available to the shipper right now?

Mr. Mulder: Yes. The intent was that it really ought to be demonstrated that a person who makes day-to-day use of the line should go to the Governor in Council and ask to be abandoned because he is the one who is most directly affected.

Amendment agreed to.

The Chairman: We have two more amendments on clause 165.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, I move that the French version of clause 165 of Bill C-18 be amended by (a) striking out lines 20 and 21 on page 89 and substituting the following:

l'intérêt public et à son avis, à la fois:

a) cet abandon aurait des réper-

(b) striking out line 24 on page 89 and substituting the following:

b) cet abandon aurait des réper-

(c) striking out line 26 on page 89 and substituting the following:

c) il y a absence d'autres installa-

Ms Bloodworth: This amendment will make the French version read the same as the English version. Right now, they do not read the same.

Amendment agreed to.

The Chairman: The next amendment is on clause 165. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I move that Bill C-18 be amended in clause 165 by striking out lines 26 to 32 on page 89 and substituting the following:

the public and regional development interest;

(b) the abandonment of the operation of the line or segment would have a significant impact on a region of Canada

(c) the abandonment of the operation of the line or segment would have a major impact on shippers; or

[Translation]

M. Mulder: L'article prévoit également la possibilité de prolonger la période pendant encore cinq ans, à l'infini.

M. Angus: L'expéditeur jouit-il de ce droit déjà?

M. Mulder: Oui. L'idée était d'offrir à l'usager quotidien d'un embranchement, puisque c'est lui qui est le plus directement touché, la possibilité de s'adresser au gouverneur en conseil pour demander le maintien du service.

L'amendement est adopté.

Le président: Il y a deux autres amendements à l'article 165.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, je propose que la version française de l'article 165 du projet de loi C-18 soit modifiée par: a) la substitution aux lignes 20 et 21, page 89, de ce qui suit:

l'intérêt public et à son avis, à la fois:

a) cet abandon aurait des réper-

b) la substitution, à la ligne 24, de ce qui suit:

b) cet abandon aurait des réper-

(c) la substitution, à la ligne 26, de ce qui suit:

c) il y a absence d'autres installa-

Mme Bloodworth: C'est pour que la version française soit conforme à la version anglaise, ce qui n'est pas le cas actuellement.

L'amendement est adopté.

Le président: L'amendement suivant porte sur l'article 165. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Je propose que l'on modifie le projet de loi C-18 à l'article 165, en retranchant les lignes 17 à 26, page 89, et en les remplaçant par ce qui suit:

en vertu du présent paragraphe, s'il estime:

a) ou bien que l'abandon de l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon serait contraire à l'intérêt public et à l'intérêt du développement régional;

b) ou bien que cet abandon aurait des répercussions notables sur une région du Canada;

c) ou bien que cet abandon aurait des répercussions importantes sur les expéditeurs;

• 1135

This would be so that regional development interests would be taken into account whenever such a decision is being taken to fix an abandonment at a later date. Also mentioned is "a significant impact on a large region of Canada". In paragraph (c), the amendment would replace the word "and" with "or".

Nous voulons que l'on tienne compte des intérêts régionaux lorsqu'il est décidé de prévoir l'abandon à une date postérieure. Il est également question de «répercussions notables sur une région du Canada» et enfin, au paragraphe c), nous nous trouvons à remplacer «et» par «ou».

[Texte]

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, I will just point out that public interest is defined in the bill to include the clause you voted on yesterday dealing with regional development in clause 3. Adding "or" has a significant impact on the intent of this clause. The intent of this clause was only to be able to postpone abandonment on lines that met all those criteria. To add "or" would say that on any one of those criteria, the Governor in Council could postpone indefinitely the abandonment of any line. So the change of "and" to "or" has a very significant impact on the intent of this clause.

Mr. Ouellet: May I say that when you look at this, there have been a number of representations recommending that the word "and" be replaced by "or". The Canadian Pulp and Paper Association, Bowater Mersey Paper Company Limited, and the Government of Alberta have raised this matter.

If the Governor in Council has to consider all of the four criteria, there will never be a postponement. The test then becomes too difficult. I think the word "or" should certainly be after paragraph (c). I think it is making tests so difficult to meet that a clause that gives some discretion to the Governor in Council is useless with this type of wording.

Mr. Benjamin: Members of the committee are inclined to accept the amendment. As a result of the representation received, I want to support Mr. Ouellet's remarks wholeheartedly. We have representations from a large number of shippers and at least one provincial government—I think Alberta—for this kind of a change. The officials may not like it, but damn it, I think we should accept it.

The Chairman: We have heard the discussion. I guess the pertinent thing... and it is very interesting from a legislative point of view how "or" and "and" can have such tremendous meaning. There is no doubt it certainly changes the effect of the clause and perhaps some of the concerns expressed here are going to be proven correct. But it certainly fundamentally changes the effect of the clause.

Mr. Reid: Regarding the "and"/"or" situation, in paragraph (d) if it can be shown that there is a lack of adequate alternative transportation facilities in the area served by the line or segment, is this not a priority consideration to service of the particular line? It talks about no adequate alternative transportation facility.

The Chairman: This is one of the factors to be taken into consideration. This amendment would mean just any one of the factors could be used.

Mr. Ouellet: This is what we submit right here.

The Chairman: I know; this is the amendment.

Mr. Ouellet: Here you have to have all of these factors.

The Chairman: We decided yesterday that we were going to know what we were doing.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Monsieur le président, j'aimerais simplement faire remarquer qu'on trouve dans le projet de loi une définition de l'intérêt public, à l'article 3 sur le développement régional, que vous avez adopté hier. En ajoutant «ou», on modifie considérablement la portée de cet article. En effet, celui-ci vise uniquement à reporter l'abandon d'une ligne qui répond à tous les critères énumérés. En ajoutant «ou», cela revient à dire qu'en se fondant sur un seul de ces critères, le gouverneur en conseil peut reporter indéfiniment l'abandon d'une ligne. Si l'on remplace «et» par «ou», on modifie en profondeur la portée de cet article.

M. Ouellet: Je me permets de vous faire remarquer que nombre de témoins nous ont recommandé de remplacer «et» par «ou». L'Association canadienne des pâtes et papiers, la compagnie *Bowater Mersey Paper Company Limited* et le gouvernement de l'Alberta ont soulevé cette question.

Si le gouverneur en conseil doit tenir compte des quatre critères, il n'y aura jamais de prolongation. Il est trop difficile de réunir toutes ces conditions. À mon avis, il est essentiel de dire «ou» après le paragraphe c). En effet, il est si difficile de réunir toutes les conditions prévues à cet article, que le pouvoir discrétionnaire accordé au gouverneur en conseil y devient nul et non avenu.

M. Benjamin: Les membres du Comité sont disposés à accepter cet amendement. À la suite des témoignages que nous avons entendus, j'appuie sans réserve les remarques de M. Ouellet. Un grand nombre d'expéditeurs et au moins un gouvernement provincial—je crois que c'était l'Alberta—ont demandé une modification en ce sens. Cela ne plaît peut-être pas aux fonctionnaires, mais que diable, je crois que nous devons l'accepter.

Le président: Nous avons entendu les arguments. Ce qui est pertinent... et c'est très intéressant d'un point de vue législatif, c'est le sens profond de «ou» et «et». Incontestablement, ces petits mots changent du tout au tout l'application de cet article; il se peut que certaines préoccupations qui nous ont été exprimées ici se concrétisent. Quoi qu'il en soit, cet amendement modifie complètement l'application de cet article.

M. Reid: Au sujet de «et» et «ou» au paragraphe d), n'est-il pas dit qu'il serait contraire à l'intérêt public s'il y a absence d'autres installations de transport adéquates dans la région desservie par l'embranchement ou le tronçon? On parle bien, n'est-ce pas, d'absence d'autres installations de transport adéquates.

Le président: C'est l'un des facteurs dont on doit tenir compte. Cet amendement permettrait de ne tenir compte que d'un seul facteur.

M. Ouellet: C'est ce que nous proposons.

Le président: Je sais; c'est justement l'amendement.

M. Ouellet: Dans le libellé actuel, tous les facteurs doivent être présents.

Le président: Nous avons décidé hier que nous allions prendre connaissance de ce que nous faisons.

[Text]

Mr. Ouellet: I do not think the chairman should—

The Chairman: No, I should not.

Mr. Ouellet: No, I do not think you should discriminate.

• 1140

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, if it is just an “or”, the Governor in Council may get pressured just to do it under (a), saying it is against the public interest. The public interest in clause 3 is so broad that almost any reason could delay it for five years, delay it for another five years, delay it for another five years, and for all intents and purposes you could have no abandonment at all. You could really gut the whole bill.

Mr. Belsher: This would really compromise *Freedom to Move*, what we are trying to end up doing in the transportation industry. It is fundamental.

The Chairman: Mr. Ouellet was quite right.

Mr. Belsher: Our railways were built in the 1920s and 1910s and transportation has changed, but we have not been allowing them to change. This starts to give them the framework to come into the 1980s.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I heard Mr. Mulder, and I do not want to be misrepresented. As I read the clause, each of those subclauses are not alternatives; there is only one, or as I have it, after subparagraph (c). . .

The Chairman: There is no “or” at the moment. They are all “ands”; they are all conjunctive, they all have to be linked up together.

Mr. Mulder: If you change the “and” to an “or”, it means that as long as you meet one of those five you can stop abandonment. By changing the last “and” to an “or”, as long as you meet one of those five conditions you are home free and you do not have to abandon it.

The Chairman: That is right.

Mr. Ouellet: You are talking “home free”. The Governor in Council has to decide, but the Governor in Council has more leeway to decide one way or the other. You know, you might not want to give that authority to the Governor in Council, but I submit that the Governor in Council should have this authority.

Mr. Robichaud: The way it is written there, you are giving some authority to the Governor in Council, but then you make it impossible for him to exercise if he has to meet all those conditions. I mean, it is worth nothing, is it not?

Mr. Mulder: The Churchill line, for example, would meet those conditions because it affects many shippers—

[Translation]

M. Ouellet: Je ne pense pas que le président doive. . .

Le président: Non, vous avez raison.

M. Ouellet: Non, vous ne devez pas faire ces distinctions.

M. Mulder: Monsieur le président, avec votre permission, si nous retenons «ou», des pressions s'exerceront peut-être sur le gouverneur en conseil pour qu'il ne retienne que les critères fixés à l'alinéa a), puisque l'on invoquera l'intérêt public. Or la définition de l'intérêt public à l'article 3 est si générale, qu'on pourrait invoquer presque n'importe quelle raison pour demander une prolongation de cinq ans, une autre prolongation de cinq ans, et encore et encore ce qui en pratique signifierait qu'il n'y aurait aucun abandon de ligne. On pourrait ainsi détruire la portée de tout le projet de loi.

M. Belsher: Cela irait à l'encontre de *Aller sans entraves* et de tout ce que nous essayons de faire dans le secteur des transports. C'est une question fondamentale.

Le président: M. Ouellet avait parfaitement raison.

M. Belsher: Nous avons construit nos chemins de fer dans les années 1920 et 1910, les transports ont évolué, mais nous nous sommes opposés à ce changement. Nous mettons ici en place une structure pour permettre aux compagnies de chemins de fer de vivre au rythme des années 1980.

M. Reid: Monsieur le président, j'ai entendu ce qu'a dit M. Mulder et je ne voudrais pas qu'on interprète mes propos à tort. D'après mon interprétation de l'article, il n'y a pas d'option entre ces alinéas; il n'y a qu'une possibilité, car après l'alinéa c). . .

Le président: Il n'y a pas de «ou» dans le texte pour l'instant. Ce sont des «et»; toutes les conditions sont liées et doivent rester ainsi.

M. Mulder: Si vous remplacez «et» par «ou» cela signifie que vous pouvez mettre fin à l'abandon si l'une des cinq conditions est présente. Si vous remplacez le dernier «et» par «ou», et si l'une des cinq conditions existe, vous êtes sauvés, vous n'avez pas à abandonner la ligne.

Le président: Justement.

M. Ouellet: Et vous dites «on est sauvé». C'est au gouverneur en conseil d'en décider, mais celui-ci à la latitude de décider dans un sens ou dans l'autre. Vous ne voulez peut-être pas accorder cette autorité au gouverneur en conseil, mais à mon avis, il devrait détenir cette autorité.

M. Robichaud: Selon le libellé actuel, vous accordez une certaine autorité au gouverneur en conseil, mais ensuite vous le placez dans l'impossibilité de l'exercer puisque toutes les conditions doivent être réunies. Cela ne vaut rien, n'est-ce pas?

M. Mulder: La ligne Churchill, par exemple répondrait à toutes ces conditions car un grand nombre d'expéditeurs

[Texte]

there is no alternative transportation, and so on. It will be acceptable for a railway company to apply for abandonment of the Churchill line if it meets those conditions, but it would not restrict a small line, say, going for 10 miles into a mining area where there is no more traffic.

The Chairman: Are we ready for the question? Will clause 165 as amended carry?

Amendment negatived: Nays, 5; Yeas, 4.

Mr. Ouellet: I would like to ask a question on clause 165 before we dispose of it. In their dealings with the airlines, the Governor in Council called for public tenders. In relation to the railways they made the decision to carry it on. Mind you, there are only two railways, but there could be groups or provincial authorities that might be interested in carrying on a branch-line operation. Why have you not contemplated the possibility of having public tenders in this regard?

• 1145

Ms Bloodworth: Because, Mr. Ouellet, we could not find a way it would work administratively—unlike air, where you do not have an infrastructure, the infrastructure that exists is owned by the government. In this case, the infrastructure is owned by the railway company, and therefore the railway company will always be in the best position to tender for it, because they already own the land. Therefore—

Mr. Benjamin: Which we gave them.

Ms Bloodworth: —we could not find any workable way in which there would be somebody in a competitive position to tender for it. It was not that we were opposed in principle; we just do not have a way to make it work. The railways did not come up with a detailed way that we felt would work, either.

Mr. Ouellet: You say the tracks belong to the company. But to a certain degree, the companies have been highly subsidized by Canadian taxpayers. Therefore there might be a way of recovering these tracks, and they should be publicly owned instead.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, yes, that issue of the government taking back the railroads or, say, small branch lines was considered and turned down. The government did not want to go back into owning small branch lines. We have two corporations, one of which is Crown owned, to operate branch lines. If they are not economic, they ought to be abandoned; if they are economic, they should be run by the railroads who have them now.

[Traduction]

seraient touchés—il n'y a aucune autre installation de transport etc. Une compagnie de chemins de fer pourrait demander de la ligne Churchill si toutes ces conditions se trouvaient réunies, mais dans le cas d'une petite ligne, disons une ligne de 10 milles qui dessert une mine, où il n'y a aucune autre circulation, on pourrait demander l'abandon.

Le président: Nous passons au vote? L'article 165, tel que modifié, est-il adopté?

L'amendement est rejeté: Contre: 5; Pour: 4.

M. Ouellet: J'aimerais poser une question au sujet de l'article 165 avant que nous ne passions à autre chose. Dans le cas des compagnies d'aviation, le gouverneur en conseil demande des soumissions. Dans le cas des compagnies de chemins de fer, on a décidé de continuer comme par le passé. Évidemment, il n'y a que deux compagnies de chemins de fer, mais il pourrait y avoir des groupes ou des organismes provinciaux que l'exploitation d'un embranchement pourrait intéresser. Pourquoi n'avez-vous pas envisagé la possibilité de permettre les soumissions dans ce cas?

Mme Bloodworth: Monsieur Ouellet, il est impossible de trouver un mécanisme administratif qui fonctionne—contrairement aux services aériens où il n'y a pas d'infrastructure puisque celle-ci comme telle appartient au gouvernement. Dans ce cas-ci, l'infrastructure appartient à la compagnie de chemin de fer et donc celle-ci sera toujours la mieux placée pour soumissionner puisqu'elle est déjà propriétaire du terrain. Par conséquent. . .

M. Benjamin: Que nous lui avons donné.

Mme Bloodworth: . . . il nous était impossible de trouver un mécanisme qui permette à quelqu'un de faire concurrence et de soumissionner. Ce n'est pas que nous nous y opposions en principe; nous n'avons tout simplement pas de mécanisme qui nous permette de le faire. Les compagnies de chemin de fer non plus n'ont pas proposé de mécanisme détaillé qui fonctionnerait à notre avis.

M. Ouellet: Vous dites que les voies appartiennent à la compagnie. Mais jusqu'à un certain point, celles-ci ont toujours été subventionnées dans une grande mesure par les contribuables canadiens. Par conséquent, nous pourrions peut-être reprendre les voies et qu'elles deviendraient alors propriété publique.

M. Mulder: Monsieur le président, oui, nous avons examiné la possibilité pour le gouvernement de reprendre les voies ou les petits embranchements secondaires, mais nous avons rejeté cette possibilité. Le gouvernement ne tenait pas à redevenir propriétaire de petits embranchements. Nous avons deux sociétés, dont l'une appartient à la Couronne, qui exploitent les embranchements. Si les embranchements ne sont pas rentables, il faut les abandonner; s'ils sont rentables, c'est aux compagnies de chemin de fer qui en sont actuellement propriétaires de les exploiter.

[Text]

But there is also provision to transfer to short-line operators either before an abandonment is applied for or during an abandonment process.

Mr. Benjamin: Can I get an explanation on the issue of net salvage value? Is any surplus realized after deducting the cost of picking up the track and the ties and the ballast, and smoothing out the ground and leaving as it used to be, deducted from whatever is obtained by way of the sale of the rails and the ties and the tie plates?

Ms Bloodworth: That is why the word "net" is used.

Mr. Benjamin: Well, in the case of CN track, why should a group of farmers or any other group of people, or a municipality or provincial government, pay for something at all if it is something the people of Canada already own? Even the task force, the rail passenger action force that Mr. Mazankowski set up, said this is nonsense to require VIA Rail to pay CN for railway stations we already own. Some innovative bookkeeping, to put it their way, would take of... you know, \$1 makes the thing legal.

In the case of Canadian Pacific, when one considers the land grants with the mineral rights, plus the subsidies they have been receiving, plus the branch-line rehabilitation moneys they have been receiving, they have been more than compensated. Why should the net salvage value have to be paid to them? If they get a net value out of it, why should anybody have to pay them anything?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may just comment briefly, for CN it is certainly valid to say the taxpayers already paid for a lot of it, but then the benefit should go back to the taxpayers at large, and not to a person who has just privately taken over a rail line. It ought to go to the taxpayers at large, and that is done by giving CN the revenue back, which presumably means that future payments by the taxpayers, if any, would be minimized.

CP got most of those land grants and so on by building and operating a railroad, and since they are building and operating a railroad or have done so, why should they not get a net salvage value? They have lived up to their part of the deal when they first got the land.

• 1150

Mr. Benjamin: Why did they turn back the mineral rights too?

Mr. Mulder: That is getting back into the debate we had when we passed the WGTA. So maybe we will refer to those debates at that time.

Clause 165 as amended agreed to.

Clause 166 agreed to.

Clause 167 as amended agreed to.

[Translation]

Toutefois il est également possible de transférer l'exploitation des lignes courtes à des exploitants soit avant l'abandon ou pendant la procédure d'abandon.

M. Benjamin: Pouvez-vous m'expliquer ce qu'est au juste la valeur nette de récupération? Si l'on réalise des bénéfices lors de la vente des voies, des traverses et du ballast, s'il reste quelque chose après le réaménagement du terrain, est-ce que ce surplus est déduit du produit de la vente des rails, des traverses et des selles de rail?

Mme Bloodworth: C'est pourquoi on dit «net».

M. Benjamin: Dans le cas des voies du CN, pourquoi un groupe d'agriculteurs ou tout autre groupe, ou encore un gouvernement municipal ou provincial devrait-il verser quoi que ce soit puisque les voies appartiennent déjà au peuple canadien? Même le groupe de travail, celui sur le service ferroviaire passager créé par M. Mazankowski a déclaré qu'il était ridicule d'exiger que VIA Rail achète les gares qui nous appartiennent déjà du CN. Pour reprendre l'expression du groupe de travail, il suffirait d'un peu d'imagination dans la comptabilité... Disons, un dollar pour que ce soit conforme à la loi.

Dans le cas du Canadien Pacifique, lorsque l'on songe aux dons de terrains assortis de droits miniers et aux subventions que la compagnie a reçues, sans parler des subventions de remise en état des voies d'embranchement, on peut dire que la compagnie a été largement indemnisée. Pourquoi lui verser la valeur nette de récupération? Et si elle touche déjà l'équivalent de la valeur, pourquoi devrait-on lui verser quoi que ce soit?

M. Mulder: Monsieur le président, permettez-moi un bref commentaire; on peut certainement dire dans le cas du CN que les contribuables ont déjà payé une grande partie de ces avoirs, mais justement, c'est l'ensemble des contribuables qui doit en profiter et non pas la personne qui a repris en charge la voie à titre privé. C'est l'ensemble des contribuables qui doit bénéficier et à cette fin, il faut donner les recettes au CN ce qui réduira, du moins peut-on le supposer, les paiements futurs des contribuables.

Le CP a obtenu la cession de la plupart de ses terrains et tous ses autres avantages en construisant et en exploitant un chemin de fer; et puisqu'il a construit et exploité un chemin de fer, pourquoi ne toucherait-il pas la valeur nette de récupération? Il a respecté ses engagements, à l'origine, lorsqu'il a obtenu le terrain.

M. Benjamin: Pourquoi ont-ils refusé les droits miniers?

M. Mulder: Cela nous reporterait au débat qui s'est déroulé lors de l'adoption de la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest. Il faudrait donc vous reporter à ce document.

L'article 165, tel que modifié, est adopté.

L'article 166 est adopté.

L'article 167, tel que modifié, est adopté.

[Texte]

On clause 168—*Date of abandonment*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that clause 168 of Bill C-18 be amended by striking out lines 35 to 39 on page 91 and substituting the following:

(a) the date that is one year after the date of the order as the date for the abandonment, where VIA Rail Canada Inc. operates a passenger service on the branch line or segment, or the branch line or segment is identified in a plan of VIA Rail Canada Inc. approved by the Governor in Council for the proposed development or expansion of its passenger service as being required for the implementation of the plan; and

(b) such date for the abandonment as it considers to be in the public interest in any other case.

(2) A date fixed under paragraph (1)(b) shall not be less than thirty days or more than one year after the date of the order.

(3) Where a date for the abandonment of the operation of a branch line or segment has been fixed under paragraph (1)(a), VIA Rail Canada Inc. may, within six months after the date of the order, require the railway company that operates the branch line or segment to transfer it to VIA Rail Canada Inc. on the date fixed in return for the payment by VIA Rail Canada Inc. of such amount as is agreed on by VIA Rail Canada Inc. and the railway company or, where no such agreement is reached before that date, of the amount that represents the net salvage value of the branch line or segment.

(4) VIA Rail Canada Inc. shall forthwith after requiring the transfer of a branch line or segment under subsection (3) notify the Agency that it has done so.

(5) Where VIA Rail Canada Inc. requires the transfer of a branch line or segment under subsection (3), the railway company that operates the branch line or segment shall, on the date fixed under paragraph (1)(a) as varied under section 64 or subsection 165(2) or 172(2), transfer the branch line or segment to VIA Rail Canada Inc.

(6) Where VIA Rail Canada Inc. and the railway company do not agree on the amount to be paid before the date fixed under paragraph (1)(a), the Agency shall, within forty-five days after the receipt by it of a request to do so, determine the net salvage value of the branch line or segment.

(7) VIA Rail Canada Inc. shall forthwith upon the transfer of the branch line or segment or the making of a determination under subsection (6), whichever is the later date, pay the amount agreed on or the amount determined to be the net salvage value of the line or segment.

(8) Subsection (5) does not apply where the order for abandonment is rescinded under section 64 or subsection 172(1).

[Traduction]

Article 168—*Date de l'abandon*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose que l'article 168 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 34 à 38, page 91, de ce qui suit:

a) la date postérieure d'un an à celle de l'arrêté, si VIA Rail Canada Inc. exploite un service voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon ou si celui-ci est désigné dans un programme, approuvé par le gouverneur en conseil, de développement ou d'expansion de ce service comme nécessaire à la réalisation de ce programme;

b) dans les autres cas, la date qu'il estime indiquée dans l'intérêt public.

(2) la date de l'abandon fixée en vertu de l'alinéa (1)b) est postérieure d'au moins trente jours et d'au plus un an.

(3) En cas de fixation de la date d'abandon en vertu de l'alinéa (1)a), VIA Rail Canada Inc. peut, dans les six mois suivant l'arrêté, enjoindre à la compagnie de chemins de fer qui exploite l'embranchement ou le tronçon de le lui céder, à cette date, en contrepartie du paiement de la somme d'argent convenue entre les parties ou, en l'absence d'un accord sur cette somme, d'une somme équivalente à la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon.

(4) VIA Rail Canada Inc. avise l'Office sans délai de toute demande de cession présentée en vertu du paragraphe (3).

(5) La compagnie de chemins de fer qui reçoit une demande de cession est tenue de céder l'embranchement ou le tronçon à VIA Rail Canada Inc. à la date fixée en vertu de l'alinéa (1)a), modifiée en vertu de l'article 64 ou des paragraphes 165(2) ou 172(2).

(6) En l'absence d'accord, avant la date fixée en vertu de l'alinéa (1)a), entre les parties sur la valeur nette de récupération, l'Office détermine cette valeur dans les 45 jours suivant la réception d'une demande à cet effet.

(7) VIA Rail Canada Inc. verse la somme convenue ou déterminée comme étant la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon sans délai après la date de la cession de celui-ci ou celle de la détermination prévue au paragraphe (6), en choisissant la plus tardive de ces dates.

(8) Le paragraphe (5) ne s'applique pas en cas d'annulation de l'arrêté d'abandon en vertu de l'article 64 ou du paragraphe 172(1).

[Text]

(9) Where a branch line or segment is transferred by a railway company under subsection (5),

(a) the railway company shall not have any obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment;

(b) VIA Rail Canada Inc. shall not have any obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the carriage of goods on the line or segment;

(c) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada; and

(d) VIA Rail Canada Inc. may, notwithstanding subsection 159(1), abandon the operation of the branch line or segment where the operation of the passenger service is discontinued or the branch line or segment is no longer identified in a plan described in paragraph 1(a) as being required for the implementation of the plan.

• 1155

Mr. Chairman, I refer you to the officials.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, where there is an abandonment order so that there would no longer be any freight but where VIA operates, it permits VIA the chance to purchase this operation and to keep VIA going. I do not think it is much more complicated than that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have two points. I take it that if VIA Rail took over a line, on the third page of the amendment:

VIA Rail shall not have any obligations under this or any other act of Parliament in respect of the carriage of goods on the line or segment.

That does not prohibit VIA Rail from doing it if they wish to. For example, if they wish to bid on a mail contract and have bags of mail in a mail car or a baggage car, they could do so, could they not? This would not prohibit them. Or if they wanted to start a parcel service between Ottawa and Toronto and they have taken over the Smiths Falls subdivisions, there would be nothing to prevent them from doing it, would there?

Ms Bloodworth: You are correct, Mr. Benjamin. This is not a prohibition. It just relieves them of the obligation. What they could do would depend on their corporate powers, and as long as they were empowered to do that, there would be nothing to prevent them from doing that.

Mr. Benjamin: All right. Now I would like to return to the point I raised earlier, Mr. Chairman. I think we should amend this amendment, particularly paragraph 7 on page 2 of the amendment:

... pay the amount agreed on or the amount determined to be the net salvage value of the line or

[Translation]

(9) En cas de cession d'un embranchement ou d'un tronçon:

a) la compagnie de chemin de fer n'a pas d'obligation en vertu de la présente loi ou d'une autre loi du Parlement en ce qui concerne son exploitation;

b) VIA Rail Canada Inc. n'a pas d'obligation en vertu de la présente loi ou d'une autre loi du Parlement en ce qui concerne le transport de marchandises sur celui-ci;

c) L'embranchement ou le tronçon est déclaré un ouvrage pour l'avantage du Canada en général;

d) VIA Rail Canada Inc. peut, malgré le paragraphe 159(1), abandonner l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon si le service voyageurs est interrompu ou si l'embranchement ou le tronçon n'est plus désigné comme nécessaire à la réalisation d'un programme visé à l'alinéa (1)a).

Monsieur le président, je vous renvoie aux fonctionnaires du ministère.

M. Thacker: En cas d'arrêté d'abandon, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de transport de marchandises, mais que VIA Rail continue l'exploitation, cet amendement aurait pour effet de permettre à VIA Rail de racheter l'embranchement ou le tronçon en question et de continuer à l'exploiter.

M. Benjamin: Je présume que si VIA Rail reprend une ligne, l'amendement propose ce qui suit au paragraphe 9b):

VIA Rail Canada Inc. n'a pas d'obligation en vertu de la présente loi ou d'une autre loi du Parlement en ce qui concerne le transport de marchandises sur celui-ci.

Mais cela n'empêcherait pas VIA Rail de le faire s'il le décidait. Ainsi, VIA Rail pourrait assurer le transport du courrier dans un de ses wagons, et cet amendement ne le lui interdirait pas, si j'ai bien compris. De même, si VIA Rail achetait le tronçon de Smiths Falls, il pourrait, en dépit de cet amendement, assurer le service de colis postaux, par exemple, entre Ottawa et Toronto.

Mme Bloodworth: C'est tout à fait exact, monsieur Benjamin, rien, dans le présent amendement, ne le leur interdirait. VIA Rail serait toujours libre d'entreprendre toutes les activités conformes à son mandat.

M. Benjamin: D'accord. Je voudrais maintenant revenir à ce que je disais tantôt, monsieur le président. L'alinéa 7, page 2, de l'amendement devrait être modifié comme suit:

... verse la somme convenue ou déterminée comme étant la valeur nette de récupération de

[Texte]

segment, except for Canadian National, and the sum of \$1 will constitute purchase of the line or segment.

That is again in line with the Minister's action force on VIA Rail which said, and the Auditor General confirms, that it is nonsense for VIA Rail to be paying CN for something that we already own. I would like to exclude Canadian National—I know it makes them in some sense feel they are being unfairly treated compared with CP—but I doubt if the government would accept an amendment that effected CP, as well. I think it is kind of playing fast and loose with taxpayers' money, and spending more of it than necessary.

Therefore, I move a subamendment to add after the last word "segment":

the line or segment held by Canadian National Railway, in which case the sum of \$1 will constitute payment for the line or segment.

• 1200

The Chairman: We have heard the subamendment to the amendment.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I strongly oppose the subamendment. It certainly puts CN at a competitive disadvantage with CP.

On the point of whether it is held by CN, it is owned by the people of Canada, and if it goes to VIA that is the same people. That may be true, but we have hundreds of Crown corporations, all of them proper, legal bodies and all, particularly CN, with the mandate to operate in the commercial field. If we want CN to be a successful, commercial, operation surely it should be entitled to be reimbursed for the properties it is selling.

I guess Mr. Benjamin and I have fought this battle for years. He honestly believes that if it is held by the Governor in Council, the Cabinet, it is owned by the people of Canada. Well, I have never believed that. Kings in ancient days used to wonder why the serfs were annoyed because the land was owned by them—they owned it and the kings just owned it as their representatives. We just do not agree with that philosophically. We believe people have to own property privately.

Mr. Benjamin: You are not a 19th-century Tory; you are back in the middle ages.

Mr. Thacker: That is what generated the wealth we are distributing today, Mr. Benjamin.

The Chairman: Thank you for your explanation. I do not even know if it is in order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would just remind the committee that the Auditor General suggested innovative bookkeeping to handle all dealings as between VIA Rail

[Traduction]

l'embranchement ou du tronçon, à l'exception du Canadien national, et la somme de 1\$ constituera l'achat de l'embranchement ou du tronçon.

Ceci est conforme à ce que le ministre disait à ce sujet et a d'ailleurs été confirmé par le vérificateur général, à savoir qu'il est ridicule d'obliger VIA Rail à verser au CN de l'argent pour ce qui nous appartient de toute façon. Je propose donc d'exclure le CN, mais je doute que le gouvernement accepte un amendement qui aurait des effets sur le Canadien Pacifique. L'amendement du gouvernement aurait pour effet de gaspiller l'argent des contribuables et de dépenser ainsi beaucoup plus qu'il n'est nécessaire.

Je propose donc un sous-amendement qui aurait pour effet d'ajouter ce qui suit après le mot «tronçon»:

l'embranchement ou le tronçon appartenant aux Chemins de fer nationaux du Canada, auquel cas la somme de 1\$ constituera le paiement pour l'embranchement ou le tronçon en question.

Le président: Vous avez entendu l'amendement proposé à l'amendement.

M. Thacker: Je suis tout à fait contre ce sous-amendement, monsieur le président, car il aurait pour effet de désavantager le CN par rapport au CP.

Le député a fait valoir le fait qu'un embranchement ou un tronçon qui appartient au CN, et donc au peuple canadien, continuerait à appartenir aux Canadiens s'il était repris par VIA Rail. C'est sans doute exact, mais il n'empêche que nous avons des centaines de sociétés d'État dûment constituées, dont le CN d'ailleurs, qui fonctionnent comme des sociétés commerciales. Donc, si nous tenons à ce que le CN continue à fonctionner comme une entreprise rentable, il n'est que normal qu'il soit payé lorsqu'il cède des biens qui lui appartiennent.

Cela fait des années que M. Benjamin et moi discutons de cette question. Il affirme en toute bonne foi qu'un bien détenu par le gouverneur en conseil ou le Cabinet appartient de ce fait au peuple canadien. Moi, je ne suis pas du tout d'accord. Autrefois, les rois n'arrivaient pas à comprendre pourquoi les serfs refusaient d'admettre que les terres qu'ils exploitaient appartenaient aux rois en tant que leurs représentants. Or, moi, je suis partisan de la propriété privée.

M. Benjamin: Je pensais que vous étiez un conservateur du 19^e siècle, mais je constate maintenant que vous plongez vos racines dans le Moyen Âge.

M. Thacker: C'est ainsi que l'on a dégagé les richesses que nous pouvons actuellement distribuer.

Le président: Merci de ces explications. Je ne suis même pas sûr que cet amendement soit recevable.

M. Benjamin: Monsieur le président, je tiens à rappeler que le vérificateur général avait proposé des nouvelles méthodes comptables pour tout ce qui touche les

[Text]

and Canadian National in the turning over of properties, railway lines, railway stations, any other kinds of infrastructure and of course, the taskforce was even stronger than the Auditor General.

Since the railroads claim they lose money on abandonments they should be only too happy to get rid of them, even if it is only for a dollar.

Subamendment negated.

The Chairman: We are now voting on the amendment—

Mr. Ouellet: Maybe I should move my amendment which is the next one immediately and we could dispose of it.

The Chairman: Wait, we have not carried the amendment to clause 168. You want to move a subamendment?

Mr. Ouellet: In fact it is a subamendment to Mr. Gray's amendment.

In subclause 168(2) I move that the words after the words, "or more", be replaced by "not less than five years after the date of the order".

The Chairman: You have heard the subamendment by Mr. Ouellet to Mr. Gray's amendment to subclause (2), which in effect changes "of more than one year after the date of the order" to "not be less than five years after the date of the order".

Mr. Benjamin: You said "less than" and the amendment would make it read "not more than five years".

The Chairman: Well, Mr. Ouellet's amendment on page 113 is "shall not be less than five years after the date of the order". That is what I thought he intended.

Mr. Ouellet: Yes, that is what I intended.

Mr. Benjamin: I see.

The Chairman: He is just moving that up as a subamendment to the amendment.

Mr. Benjamin: All right.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the effect of that amendment is to remove the 30 days as well. You could never order bind them for five years.

• 1205

Subamendment negated.

Amendment agreed to on division.

Clause 168 as amended agreed to.

Clauses 169 and 170 agreed to.

On clause 171—*Reconsideration of application*

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I move that clause 171 of Bill C-18 be amended by striking out lines 20 and 21 on page 93 and substituting the following:

[Translation]

transferts de propriétés entre VIA Rail et le CN, entre autres, les lignes de chemin de fer, les gares et autres types d'infrastructures. Le groupe de travail avait confirmé cette position du vérificateur général avec encore plus de force.

Puisque les chemins de fer prétendent qu'ils perdent de l'argent à l'occasion de ces abandons, un dollar devrait être plus qu'assez.

Le sous-amendement est rejeté.

Le président: Je mets maintenant aux voix l'amendement lui-même. . .

M. Ouellet: Je devrais peut-être proposer mon amendement afin qu'on puisse en discuter.

Le président: L'amendement à l'article 168 n'a pas encore été adopté. Est-ce que vous proposez un sous-amendement?

M. Ouellet: Il s'agit d'un sous-amendement à l'amendement de M. Gray.

Je propose de modifier l'article 168(2) en remplaçant les mots après «30 jours» par ce qui suit: «postérieure de moins de cinq ans à la date de l'arrêté».

Le président: Vous avez entendu le sous-amendement proposé par M. Ouellet à l'amendement de M. Gray au paragraphe (2), sous-amendement qui aurait pour effet de remplacer la phrase «postérieure à celui-ci de plus d'un an» par «postérieure de moins de cinq ans à la date de l'arrêté».

M. Benjamin: Vous avez dit: «de moins» alors que l'amendement dirait: «pas plus de cinq ans».

Le président: L'amendement de M. Ouellet à la page 113 dit: «postérieure de moins de cinq ans à la date de l'arrêté». Du moins, c'est ce que j'avais compris.

M. Ouellet: C'est tout à fait exact.

M. Benjamin: Je vois.

Le président: Il s'agit donc d'un sous-amendement à l'amendement.

M. Benjamin: D'accord.

Mme Bloodworth: Cet amendement aurait pour effet de supprimer la période de 30 jours. Il est tout à fait impossible d'imposer un délai de cinq ans.

Le sous-amendement est rejeté.

L'amendement est adopté à la majorité des voix.

L'article 168, tel que modifié, est adopté.

Les articles 169 et 170 sont adoptés.

Article 171—*Réexamen d'une demande*

M. Ouellet: Monsieur le président, je propose que l'article 171 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 18, page 93, de ce qui suit:

[Texte]

tion;

(c) the branch line has not been transferred to VIA Rail Canada Inc. under subsection 168(5); and

(d) where an order has been made in

Amendment agreed to.

Clause 171 as amended agreed to.

Clauses 172 and 173 agreed to.

On clause 174—*Offer to acquire*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that clause 174 of Bill C-18 be amended (a) by striking out lines 35 to 38 on page 96 and substituting the following:

174. (1) An offer to purchase a branch line or a segment thereof for a price which shall not be less than the net salvage value of the line or segment may be made to the railway

(b) by striking out line 41 on page 96 and substituting the following:

ized to operate the line or segment in order to continue to operate it during either

(c) by striking out lines 4 to 6 on page 98 and substituting the following:

net salvage value of the line or segment as determined by the agency.

Amendment agreed to.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 174 of Bill C-18 be amended by striking out lines 25 to 40 on page 98 and substituting the following:

(b) where the railway company to which the line or segment is transferred is within the legislative authority of Parliament,

(i) that railway company shall be deemed to have assumed all the obligations under this or any other act of Parliament in respect of the operation of the line or segment, and

(ii) the line or segment shall continue to be a branch line for the purposes of this division, even though it is not a subsidiary, secondary, local or feeder line of that railway company;

(c) where there is at the time of the transfer an agreement between the railway company that operated the line or segment and VIA Rail Canada Inc. in respect of the operation of a rail passenger service on the line or segment,

(i) the rights and obligations of the railway company operated the line or segment in respect of the operation of that service vest in the railway company to which the line or segment is transferred and continue, as amended by

[Traduction]

c) l'embranchement n'a pas été cédé à VIA Rail Canada Inc. en vertu du paragraphe 168(5);

d) lorsqu'un décret a été pris à l'égard de

L'amendement est adopté.

L'article 171, tel que modifié, est adopté.

Les articles 172 et 173 sont adoptés.

Article 174—*Offre d'acquisition*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose que l'article 174 du projet de loi C-18 soit modifié a) par substitution, aux lignes 40 à 42, page 96, de ce qui suit:

exploite d'acheter l'embranchement ou le tronçon pour un prix, non inférieur à la valeur nette de récupération de celui-ci, afin de continuer à l'exploiter, d'un des délais suivants

b) substitution, aux lignes 3 à 5, page 98, de ce qui suit:

b) en l'absence d'un tel accord, la valeur nette de récupération de l'embranchement ou du tronçon, déterminée par l'Office.

L'amendement est adopté.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 174 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, aux lignes 21 à 34, page 98, de ce qui suit:

b) si la compagnie cessionnaire relève de l'autorité législative du Parlement:

(i) elle est réputée avoir assumé toute obligation visée à l'alinéa a),

(ii) l'embranchement ou le tronçon est considéré comme un embranchement pour l'application de la présente section, même s'il n'est pas une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation pour la compagnie cessionnaire;

c) s'il existe, à la date de la cession, un accord entre la compagnie cédante et VIA Rail Canada Inc. concernant l'exploitation d'un service voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon.

(i) les droits et obligations de la compagnie cédante, relatifs à ce service, découlant de l'accord sont dévolus à la compagnie cessionnaire et ont effet, modifiés par accord entre VIA Rail Canada Inc. et la compagnie cessionnaire, jusqu'à

[Text]

agreement between VIA Rail Canada Inc. and the company to which the line or segment is transferred, until the operation of the line or segment is abandoned or the operation of the service is discontinued, and

(ii) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada

(d) where the railway company to which the line or segment is transferred is not within the legislative authority of Parliament and there is not at the time of the transfer an agreement described in paragraph (c) in respect of the line or segment, any declaration that the line or segment is a work for the general advantage of Canada ceases to have effect; and

(e) the application, if any, for the abandonment of the operation of the line or segment is thereby abated in whole or as to that segment

Duration of Declaration

(7) The declaration referred to in subparagraph 6(c)(ii) ceases to have effect in respect of a line or segment on the abandonment of the operation of the line or segment or on the discontinuance of the operation of the rail passenger service on the line or segment

Notice

(8) Where the Agency determines under

• 1210

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, this is similar to the amendments we dealt with before, but this deals with the transfer of a line upon abandonment application. It ensures that VIA Rail's rights with regard to operations are maintained in those situations.

Amendment agreed to.

Clause 174 as amended agreed to.

On clause 175—*Assistance for alternative transportation facilities*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I think my amendment goes first. It affects line 6 on page 99.

The Chairman: Mr. Ouellet's is first, but they are quite similar.

Ms Bloodworth: I think there is one difference. Mr. Ouellet's proposed amendment to subclause 175(1) just says "or in the area from which is shipped the rail traffic". The government amendment reads "to or from which", covering whether the traffic originated or terminated on the line.

Mr. Ouellet: Well, I would certainly withdraw mine and accept the government's.

The Chairman: Mr. Cochrane, would you agree to the same thing?

[Translation]

l'abandon soit de l'embranchement ou du tronçon, soit du service,

(ii) l'embranchement ou le tronçon est déclaré un ouvrage à l'avantage du Canada en général;

d) si la compagnie cessionnaire ne relève pas de la compétence législative du Parlement et s'il n'existe pas, à la date de la cession, d'accord prévu à l'alinéa c) en ce qui concerne l'embranchement ou le tronçon, toute déclaration que celui-ci est un ouvrage à l'avantage du Canada en général cesse d'avoir effet;

e) la demande, le cas échéant, d'abandon d'exploitation de l'embranchement ou du tronçon est annulée en tout ou quant à ce tronçon.

Durée d'application de la déclaration

(7) La déclaration visée au sous-alinéa (6)c)(ii) cesse d'avoir effet à l'égard d'un embranchement ou d'un tronçon lors de l'abandon de l'exploitation de celui-ci ou du service voyageurs sur celui-ci.

Avis

(8) Dans les cas où il détermine, en appli-»

Mme Bloodworth: Monsieur le président, c'est un amendement comparable à ceux que nous avons déjà étudiés, mais dans ce cas, il s'agit du transfert d'un tronçon sur demande d'abandon de tronçons. Cet amendement permettra de maintenir les droits de VIA dans ce genre de situation.

L'amendement est adopté.

L'article 174, tel que modifié, est adopté.

Article 175—*Aide d'autres moyens de transport*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je crois que c'est mon amendement qui est en premier. Il porte sur les lignes 6 et 7, page 99.

Le président: C'est celui de M. Ouellet qui est en premier, mais ils se ressemblent beaucoup.

Mme Bloodworth: Je crois qu'il y a une différence. Le projet d'amendement de M. Ouellet porte sur le paragraphe 175(1) et précise simplement «ou dans celle (la région) en provenance de laquelle s'effectue le transport». L'amendement du gouvernement parle de «la région d'origine ou de destination», et couvre donc la situation dans les deux cas.

M. Ouellet: Je suis tout à fait disposé à retirer mon amendement et à accepter celui du gouvernement.

Le président: Monsieur Cochrane, vous êtes d'accord aussi?

[Texte]

Mr. Cochrane: Yes.

The Chairman: Therefore, Mr. Ouellet and Mr. Cochrane are withdrawing their amendments. Mr. Gray, would you move the government amendment.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 175 of Bill C-18 be amended (a) by striking out line 6 on page 99 and substituting the following:

for shippers served by the line or a segment

(b) by striking out line 14 on page 99 and substituting the following:

line or segment or in the area to or from which is shipped the rail traffic that would be affected by the abandonment of the operation of the line or segment than for payments to contin-

(c) by striking out lines 13 and 14 on page 100 and substituting the following:

with any persons who are or were regular shippers by rail on the date, or during the two years preceding the date, that the order is (d) by striking out line 21 on page 100 and substituting the following:

the line or segment or in the area to or from which is shipped the rail traffic that will be affected by the abandonment of the operation of the line or segment, if in the opinion of the

• 1215

Amendment agreed to.

Mr. Ouellet: There were references to section 40 of the Western Grain Transportation Act, specifically in my amendment. How is it covered in the amendment that Mr. Gray has just moved?

Ms Bloodworth: I am sorry, Mr. Ouellet. I did not catch your question.

Mr. Ouellet: I do not know if you have the wording of the amendment I was to propose.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Ouellet: As you can see, there was reference to section 40 of the Western Grain Transportation Act.

Ms Bloodworth: Yes. I agree, your amendment is much easier to read, Mr. Ouellet. But the process Justice uses for amending it is to just amend the exact lines. So that is already in the act and it remains there.

Mr. Ouellet: All right. It remains. Thank you.

The Chairman: Thank you for that explanation. Mr. Ouellet has another amendment.

[Traduction]

M. Cochrane: Oui.

Le président: M. Ouellet et M. Cochrane retirent donc leur amendement. Monsieur Gray, vous voulez proposer l'amendement du gouvernement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 175 du projet de loi C-18 soit modifié par: a) substitution, aux lignes 6 et 7, page 99, de ce qui suit:

«transport pour les expéditeurs dans la région desservie par un embranchement ou un tronçon, ou dans la région d'origine ou de destination de l'expédition de marchandises par rail qui sera touchée par l'abandon de l'exploitation de celui-ci, à

b) substitution, aux lignes 13 et 14, page 100, de ce qui suit:

lité, soit avec des expéditeurs réguliers, ou qui l'ont déjà été, par rail sur l'embranchement à la date de l'arrêt, ou dans la période de deux ans antérieure à cette date, soit avec

c) substitution, à la ligne 20, page 100, de ce qui suit:

région desservie par l'embranchement ou le tronçon, ou dans la région d'origine ou de destination de l'expédition de marchandises par rail qui sera touchée par l'abandon de l'exploitation de celui-ci.»

L'amendement est adopté.

M. Ouellet: Dans mon amendement, il y a une référence spécifique à l'article 40 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Est-ce qu'il en est question dans l'amendement que M. Gray vient de proposer?

Mme Bloodworth: Excusez-moi, monsieur Ouellet, je n'ai pas entendu votre question.

M. Ouellet: Je ne sais pas si vous avez l'énoncé de mon amendement.

Mme Bloodworth: Oui.

M. Ouellet: Comme vous pouvez le voir, j'ai fait référence à l'article 40 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Mme Bloodworth: Oui. Je reconnais, monsieur Ouellet, que votre amendement est beaucoup plus facile à lire. Mais le ministère de la Justice, lorsqu'il modifie des articles, se contente toujours de modifier les lignes individuellement. De cette façon, ce qui figure déjà dans la loi y reste.

M. Ouellet: Très bien. Cela reste là. Merci.

Le président: Merci pour cette explication. M. Ouellet a un autre amendement.

[Text]

M. Ouellet: Qu'on modifie le projet de loi C-18 à l'article 175, en retranchant la ligne 14, page 100, et en la remplaçant par ce qui suit:

rail à la date de l'arrêté ou durant les vingt-quatre mois qui l'ont précédé, soit avec

The Chairman: Which one, Mr. Ouellet? I thought you were moving the one on page 122.

Mr. Ouellet: Yes. That is right, page 122.

The Chairman: But is that not covered in the government amendment we just carried?

Mr. Benjamin: Does the French agree with the English there?

The Chairman: Well, could I have an explanation? If the amendment that Mr. Ouellet is proposing... Is that not redundant in view of what we have just carried?

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Nowlan. The government amendment covered that part of the clause as well.

Mr. Ouellet: Does it?

Ms Bloodworth: Yes. Paragraph 175(1)(c) It says: any persons who are or were regular shippers by rail on the date or during the two years preceding the date

Mr. Ouellet: Oh, I see. Okay. Thank you.

The Chairman: Okay. Withdrawn. Then there is another one, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Is this one covered too?

The Chairman: No, this is not covered, but it has another problem. But would you please put it, and the Chair will—

M. Ouellet: Yes, I will move that the... Que le projet de loi C-18 soit modifié à l'article 175, en ajoutant à la suite de la ligne 35, page 100 ce qui suit:

Nonobstant les paragraphes (1) et (6), le ministre peut conclure un accord avec l'exploitant d'un autre chemin de fer auquel une ligne ou un tronçon de ligne de chemin de fer a été cédé, à l'effet de prévoir, sur les sommes affectées par le Parlement à cette fin, le paiement de contributions pour aider le chemin de fer cessionnaire de la ligne ou du tronçon à fournir un service ferroviaire de remplacement efficace et efficient.

The Chairman: Well, I do not want to be difficult, but the clear opinion of the Chair is that this amendment seeks to commit funds from an appropriation of Parliament, and as such infringes upon the financial authority of the Crown. That is very clear.

• 1220

Mr. Benjamin: Is there any provision in the legislation whereby the operator of a short-line railroad, when he is

[Translation]

Mr. Ouellet: Yes. That Bill C-18 be amended in Clause 175 by striking out line 15 at page 100 and substituting the following therefor:

made or who were regular shippers by rail on the line during the twenty-four months prior to the date the order is made, or with any association or other body

Le président: Lequel, monsieur Ouellet? Je croyais que vous proposiez l'amendement à la page 122.

M. Ouellet: Effectivement, page 122.

Le président: Mais l'amendement que nous venons d'adopter ne règle-t-il pas cette situation?

M. Benjamin: Est-ce que le français est conforme à l'anglais?

Le président: Peut-on me donner une explication? Si l'amendement que M. Ouellet propose... Étant donné ce que nous venons d'adopter, est-ce qu'il n'est pas inutile?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur Nowlan. L'amendement du gouvernement réglait cet aspect-là également.

M. Ouellet: Ah oui?

Mme Bloodworth: Oui. Le paragraphe 175(1)(c) prévoit: soit avec des expéditeurs réguliers, ou qui l'ont déjà été, par rail sur l'embranchement à la date de l'arrêté, ou dans la période de deux ans antérieure à cette date

M. Ouellet: Oh, je vois. D'accord, merci.

Le président: D'accord, retiré. Ensuite il y en a un autre; monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Est-ce que le cas de celui-ci est réglé également?

Le président: Non, pas dans ce cas, mais votre amendement pose un autre problème. Cela dit, proposez-le, et le président... .

Mr. Ouellet: Oui, je propose que... That Bill C-18 be amended in Clause 175 by adding immediately after line 35 at page 100 the following therefor:

(8) Notwithstanding subsections (1) and (6), the Minister may enter into an agreement with an operator of another railway to which a line or segment of railway has been conveyed under Sections 158 or 174 to provide, out of money appropriated by Parliament for that purpose for payment of contributions to assist such other railway, to which the line or segment has been conveyed, in the provision of an efficient and effective railway service.

Le président: Je ne voudrais pas faire de difficulté, mais le président n'a pas le moindre doute et pense que cet amendement prévoit que le Parlement affectera des fonds; à ce titre, cela empiète sur le pouvoir financier de la Couronne. C'est évident.

M. Benjamin: Est-ce qu'il y a quelque chose dans la législation qui prévoit que l'exploitant d'un court tronçon

[*Texte*]

faced with having to reballast, put new ties in, fix up that track, will be assisted financially?

Mr. Mulder: One would hope that the short-line operators would have enough revenue to do that on their own. The idea is not to set up short-line operations that could not generate enough money to do their own maintenance and capital expenditures.

However, if that did not turn out to be true, and there was a demand to assist short-line operators, we could go back to clause 3, subclause 2, which gives the Minister of Transport the power to enter into agreements for the furthering of the general good of the transportation policy.

Now, that would have to go through the Governor in Council. You would have to vote wording in the Appropriations Act, and Parliament would have to allocate the money, but it can be done.

Mr. Benjamin: I will make you a little prediction. In a few years time they will be here asking for it.

The Chairman: You have been making that prediction for the last three months.

Clause 175 as amended agreed to.

Clauses 176 to 180 inclusive agreed to.

On clause 181—*Regulations*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 181 of Bill C-18 be amended (a) by striking out lines 13 to 19 on page 105, paragraph (1)(f); (b) by re-lettering the subsequent paragraphs and the cross-references therein accordingly.

Mr. Benjamin: What is the purpose of that?

Ms Bloodworth: It is consequential upon having set the price at net salvage value; it is no longer necessary to have regulations on how to determine the price for transferring lines.

Amendment agreed to.

Clause 181 as amended agreed to.

On clause 182—*Offences*

Mr. Ouellet: I move that Bill C-18 be amended by adding a new clause 182 that will read:

Division II of this act shall not be proclaimed until January 1993.

Amendment negated.

Clause 182 agreed to.

On clause 209—*Definitions*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 209 of Bill C-18 be amended by striking out line 16 on page 116 and substituting the following:

“tariff” means a schedule of rates, charges and terms.

[*Traduction*]

recevra de l'aide financière lorsqu'il est forcé de refaire le ballast, de changer les traverses, de réparer la voie?

M. Mulder: On peut espérer que les exploitants de courts tronçons ont suffisamment de revenu pour s'en occuper eux-mêmes. L'idée, c'est de ne pas se lancer dans l'exploitation de courts tronçons qui ne sont pas suffisamment rentables pour couvrir les frais.

Toutefois, si les choses ne tournaient pas de cette façon, s'il s'avérait nécessaire d'aider les exploitants de courts tronçons, nous pourrions nous référer au paragraphe 2 de l'article 3, qui donne au ministre des Transports le pouvoir de conclure des accords dans l'intérêt général de la politique des transports.

Bien sûr, cela devrait être approuvé par le gouverneur en conseil. L'énoncé de la loi portant affectation de crédits doit être adopté, et le Parlement doit allouer les fonds nécessaires, mais c'est possible.

M. Benjamin: Je me permets de faire une petite prédiction. Dans quelques années, ils viendront frapper à notre porte.

Le président: C'est une prédiction que vous nous faites depuis trois mois.

L'article 175, tel que modifié, est adopté.

Les articles 176 à 180 inclusivement sont adoptés.

Article 181—*Règlements*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 181 du projet de loi C-18 soit modifié par: a) suppression des lignes 11 à 18, page 105; b) les changements de désignation littérale et de présentation des renvois qui en découlent.

M. Benjamin: À quoi cela sert-il?

Mme Bloodworth: Puisque la valeur nette de récupération a été fixée, il n'est plus nécessaire d'avoir des règlements pour déterminer le prix du transfert des tronçons.

L'amendement est adopté.

L'article 181, tel que modifié, est adopté.

Article 182—*Infractions*

M. Ouellet: Je propose de modifier le projet de loi C-18 en ajoutant un nouvel article 182 qui se lira comme suit:

La section II de cette loi ne sera pas proclamée avant janvier 1993.

L'amendement est rejeté.

L'article 182 est adopté.

Article 209—*Définitions*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 209 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 16, page 116, de ce qui suit:

«tarif» Barème des prix, frais et autres conditions»

[Text]

Ms Bloodworth: This was to ensure consistency in the definition of tariff in the various clauses of the act. There was a similar amendment in the rail section.

Amendment agreed to.

Clause 209 as amended agreed to.

On clause 210—*Scope of application*

• 1225

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that clause 210 of Bill C-18 be amended by striking out line 3 on page 117 and substituting the following: "not exceed fifty register tons; or".

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, this is a result of some concerns expressed about the effect of leaving the limit at 100 tons on the Athabasca. The Lake Athabasca traffic is very small and it is possible that even if carriers had under 100 registered tons they could have an effect on the existing carriers and would therefore be caught by the regulatory scheme.

Amendment agreed to.

Clause 210 as amended agreed to.

On clause 212—*Licence for resupply service*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that clause 212 of Bill C-18 be amended by adding immediately after line 14 on page 118 the following:

Variation of terms and conditions. Subclause 6. The Agency may review and vary the terms and conditions contained in a licence issued under this part.

Amendment agreed to.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 212 of Bill C-18 be amended by striking out line 18 on page 117 and substituting the following:

tion (2) are met, and the Agency is satisfied that the resupply service would not result in a significant decrease or instability in the level of resupply service provided to the community.

Mr. Ouellet: Could I ask who requested this amendment?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, this amendment was requested by the Northern Transportation Company Limited. They realize they did not appear before the committee, but they have been meeting with a number of people involved in drafting this legislation for the last month and a half. They were concerned as a part of the arrangement of privatizing NTCL that the Public Convenience and Necessity Test might not be strict enough. They have therefore asked that we add this clause so that when the agency gets new entrants coming in and the agency looks at the impact it would have on existing carriers—that is a very fragile market—and if you have

[Translation]

Mme Bloodworth: Cette disposition uniformise la définition d'un tarif dans les articles de la loi. Un amendement comparable a été adopté dans le chapitre sur les chemins de fer.

L'amendement est adopté.

L'article 209, tel que modifié, est adopté.

Article 210—*Application*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose que l'article 210 du bill C-18 soit modifié en remplaçant la ligne 2, page 117, par ce qui suit: «plus cinquante tonnes;».

Mme Bloodworth: Monsieur le président, certains se sont inquiétés des effets que cela aura pour l'Athabasca si la limite restait à 100 tonnes. Le trafic est très faible au lac Athabasca, et des transporteurs avec moins de 100 tonnes pourraient avoir une influence sur les transporteurs existants et entrer ainsi dans le domaine de la réglementation.

L'amendement est adopté.

L'article 210, tel que modifié, est adopté.

Article 212—*Demande de licence*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose que l'article 212 du projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant, après la ligne 10, page 118, ce qui suit:

Modification des conditions et modalités. Paragraphe 6. L'Office peut examiner et modifier les conditions et modalités de la licence délivrée en vertu de la présente partie.

L'amendement est adopté.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 212 du projet de loi C-18 soit modifié en remplaçant la ligne 17, page 117, par ce qui suit:

conditions visées au paragraphe (2) et s'il estime que le service d'approvisionnement n'entraînera pas une diminution notable ou une instabilité du niveau du service d'approvisionnement fourni à la collectivité.

M. Ouellet: Puis-je vous demander qui a réclamé cet amendement?

M. Mulder: Monsieur le président, cet amendement a été demandé par la compagnie *Northern Transportation Company Limited*. Ils reconnaissent qu'ils n'ont pas comparu devant le Comité, mais depuis un mois et demi, ils ont rencontré plusieurs personnes qui ont participé à la rédaction de ce projet de loi. La privatisation de NTCL leur faisait craindre que le test de l'intérêt public et de la nécessité ne soient pas suffisamment strictes. Ils ont donc demandé qu'on ajoute cette disposition pour que l'Office s'interroge sur les effets qu'aurait sur les transporteurs établis l'arrivée de nouveaux transporteurs—c'est un marché particulièrement fragile, et avec l'arrivée d'un

[Texte]

more people coming into that market, it may affect the existing suppliers of that service.

Mr. Ouellet: Could I ask if Arctic Transportation Limited has been invited to submit their view in this regard? Have they had the same privilege, the same cozy rapport with the ministry Northern Transportation Company Limited had?

Mr. Mulder: We have not had any contact with Arctic Transportation Limited on this matter.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I think this entire clause is designed with a certain bias in favour of Northern Transportation Company Limited. I am very disappointed by this. I appreciate that the government, which just sold Northern Transportation to the private sector in order to make a nice deal, wants to sustain its operations and is drafting while talking about *Freedom to Move* and deregulation. They take advantage of the same legislation to draft amendments in this regard which go contrary to the *Freedom to Move*.

• 1230

Mr. Mulder: Mr. Chairman, while I realize some of the points Mr. Ouellet made are valid, it was done in consultation with NTCL, not Arctic Transportation Company Limited. The substance of this amendment is no different from what was done for Northern Air. The government has always recognized that the north is a different part of the country, that the market is more fragile there. By having new people come into the market, it may affect existing suppliers.

Therefore the senior management of NTCL is saying: If you did it for air in the north, why could you not do it in principle for marine in the north? The government has always recognized that this country has different parts, and some places have competition, and other places cannot stand too much of it.

Mr. Ouellet: Basically what you are doing is making it almost a monopoly situation for the Northern Transportation Company Limited.

Mr. Mulder: No, I do not believe we are doing that. First, it is decided by the agency, and second, if they feel that by having new entrants come in it will not significantly affect the existing companies there, then it will not happen.

It is the same thing again as reverse onus in trucking. If an existing trucker, a small trucker that operates in a very low-density route, can say more competition will come in through reverse-onus test, a new trucker will not come in. This is the same principle.

[Traduction]

grand nombre de nouveaux venus, les transporteurs existants risquent d'en souffrir.

M. Ouellet: Est-ce que Arctic Transportation Limited a été invitée à soumettre son opinion? Lui a-t-on accordé le même privilège, est-elle aussi amie avec le Ministère que la compagnie Northern Transportation?

M. Mulder: Nous n'avons pas eu de contacts avec Arctic Transportation Limited à ce sujet.

M. Ouellet: Monsieur le président, à mon avis, cet article témoigne d'un préjugé en faveur de Northern Transportation Company Limited. Je suis très déçu par cela. Je comprends que le gouvernement, qui vient tout juste de vendre Northern Transportation au secteur privé parce que c'était une affaire intéressante, veut maintenir ses activités, et tout cela est en train de se faire alors on parle du rapport *Aller sans entraves* et de la déréglementation. Il profite de la situation pour rédiger des amendements qui vont à l'encontre de ce que dit le rapport *Aller sans entraves*.

M. Mulder: Monsieur le président, bien que je reconnaisse que certains des points soulevés par M. Ouellet sont tout à fait valables, cela a été fait en consultation avec la Northern Transportation Company Limited et non pas avec l'Arctic Transportation Company Limited. Au fond, cet amendement ne prévoit rien qui diffère de ce qui avait été fait dans le cas de Northern Air. Le gouvernement a toujours reconnu que le Nord est très différent du reste du pays et que le marché y est beaucoup plus fragile. Si de nouvelles entreprises arrivent sur le marché, cela pourrait avoir une incidence sur les fournisseurs existants.

C'est pourquoi les cadres supérieurs de la NTCL nous demandent, étant donné qu'on a fait cela pour le transport aérien dans le Nord, pourquoi l'on ne pourrait pas faire de même et appliquer le même principe pour le transport maritime dans le Nord. Le gouvernement a toujours reconnu que le pays est très diversifié et que dans certaines régions il y a de la concurrence alors que dans d'autres le bassin n'est pas suffisant pour qu'il y en ait.

M. Ouellet: Ce que vous faites, en gros, c'est créer une situation de monopole pour la Northern Transportation Company Limited.

M. Mulder: Non, je ne le pense pas. Tout d'abord, c'est l'Office qui décide, et, deuxièmement, si celle-ci est convaincue que le fait qu'il y ait de nouveaux entrepreneurs ne changera pas de beaucoup la situation pour les compagnies existantes, alors il ne se passera rien.

C'est la même chose que dans le cas du renversement du fardeau de la preuve dans le domaine du camionnage. Si une petite société de camionnage qui assure un service sur un trajet à très faible densité peut démontrer qu'il y aura plus de concurrence avec le renversement du fardeau de la preuve, alors on ne permettra pas à de nouvelles

[Text]

Amendment agreed to on division.

Clause 212 as amended agreed to.

On clause 216—*Suspension or cancellation of licence*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that the English version of clause 216 of Bill C-18 be amended by striking out line 41 on page 118 and substituting the following: “licence was issued and may suspend or”.

Ms Bloodworth: There is, Mr. Chairman, an extra “be” that is in there now which does not make sense grammatically.

Amendment agreed to.

Clause 216 as amended agreed to.

On clause 218—*Filing of tariffs*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that clause 218 of Bill C-18 be amended by adding, immediately after line 16 on page 119, the following:

Disclosure or suspension of tariffs

(4) The agency may disallow or suspend a tariff or any portion thereof, or any proposed increase in a rate set out in a tariff that the agency determines to be unjust or unreasonable, and may require the licensee to substitute a tariff that is satisfactory to the agency.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, if you will recall, yesterday there was a government motion to amend clause 47 and final-offer arbitration to remove Northern Marine Transportation from final-offer arbitration. However, as long as there is regulation up there that will serve to keep out some new entrants, there is a possibility of a monopoly existing, and in fact there are monopolies that will continue to exist because they only have one barge a year into some communities. Therefore it is necessary to have some provision for rate regulation, and this is the substitute for final-offer arbitration.

Amendment agreed to.

Clause 218 as amended agreed to.

Clause 219 agreed to.

• 1235

On clause 225—*Transitional*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that Clause 225 of Bill C-18 be amended by striking out line 21 on page 120 and substituting the following: “three (3) years immediately prior to the coming into”.

Mr. Ouellet: I move a subamendment to replace the word “three” by the word “five”.

[Translation]

sociétés de camionnage de s'installer. C'est le même principe.

L'amendement est adopté, sur division.

L'article 212 modifié est adopté.

Article 216—*Révocation ou suspension*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose que la version anglaise de l'article 216 du projet de loi C-18 soit modifiée par substitution, à la ligne 41, page 118, de ce qui suit: *licence was issued and may suspend or*.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, il y a dans le libellé actuel un *be* supplémentaire qui fait que la phrase ne tient pas debout grammaticalement.

L'amendement est adopté.

L'article 216 ainsi modifié est adopté.

Article 218—*Dépôt*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose que l'article 218 du projet de loi C-18 soit modifié par insertion, après la ligne 14, page 119, de ce qui suit:

Annulation

(4) L'Office peut annuler ou suspendre tout ou partie d'un tarif ou l'augmentation des prix établis dans un tarif qu'il juge injuste ou déraisonnable et obliger le titulaire à y substituer un tarif que l'Office estime satisfaisant.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, vous vous souviendrez qu'hier le gouvernement a proposé une motion visant à modifier l'article 47 et l'arbitrage des propositions finales de façon à en exclure le transport maritime dans le Nord. Cependant, tant que seront en vigueur dans le Nord des règlements visant à interdire l'accès à ce marché à de nouvelles entreprises, il y aura toujours la possibilité d'un monopole. D'ailleurs, il y en a déjà plusieurs qui continueront d'exister du fait qu'ils n'ont qu'une barge par année dans certaines localités. Il est donc nécessaire de prévoir une certaine réglementation relativement au tarif, et cela vient remplacer l'arbitrage des propositions finales.

L'amendement est adopté.

L'article 218 ainsi modifié est adopté.

L'article 219 est adopté.

Article 225—*Dispositions transitoires*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 225 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution, à la ligne 19, page 120, de ce qui suit: «délivrance de licence. 225. Toute personne qui, à un moment donné au cours des trois années pré-».

M. Ouellet: Je propose un sous-amendement visant à remplacer le mot «trois» par «cinq».

[Texte]

As you know, we have received representations in this regard, in particular from the Government of Alberta which appeared before us and suggested that the basis for grandfather rights be increased from one year to five years. Indeed, Arctic Transportation Limited, which also appeared before us, has indicated that for the resupply service the specific period of the preceding year is unjust for them and will tremendously hurt their own operations.

Specifically, ATL knows that while clause 225 of Bill C-18 proposes to take into account the resupply service previously provided by carriers such as ATL, clause 225 as presently worded is extremely restrictive and unfair in that the transitional period will only take into account the resupply service provided by a carrier during the year immediately prior to the coming into force of the act. The result of this wording is that the long history of ATL services in the north and the very substantial investment ATL has made in the north will not be taken into account in circumstances where ATL may not have provided specific resupply service during the immediate preceding year, even though ATL may have provided such service over a long period of time.

I believe that five years should be accepted. This is what the Government of Alberta has suggested. This is what ATL would like to see and frankly, under the circumstances, I think that Northern Transportation Company Limited is quite enough helped by the other clause of the act, and that five years should be applicable.

The Chairman: Do we have any further discussion? We have the subamendment changing three years to five years.

Mr. Ouellet: Do you have any objections?

Mr. Thacker: I guess there is no really strong objection, but it does mean an extra two years of monopoly. The bill said one year, and it is going to three; the committee wants to add two more.

Mr. Angus: It is a grandfathering clause and if they had been involved in providing a service somewhere in the last five years, they would be rolled in.

The Chairman: This was the Alberta amendment and it was also that of Arctic Transportation Limited.

Mr. Belsher: What are the consequences of it?

Ms Bloodworth: The effect is mainly in the western Arctic. That is in fact the only area I am aware it has an effect. At present the carriage of bulk fuel in the western Arctic is not regulated and ATL has done some minimal carriage of bulk fuel, mainly to Cambridge Bay. The "three year" one would grandfather them a licence to go to Cambridge Bay. I am informed there are two or three

[Traduction]

Comme vous le savez, plusieurs témoins qui ont comparu devant nous, dont les représentants du gouvernement de l'Alberta, ont demandé que le critère pour ce qui est de la reconnaissance de droits acquis passe d'un an à cinq ans. Les porte-parole de l'*Arctic Transportation Limited* qui ont comparu devant nous nous ont d'ailleurs dit que pour ce qui est du service de réapprovisionnement, la condition voulant qu'intervienne l'année précédente, était tout à fait injuste dans leur cas et que cela nuirait de beaucoup à leurs activités.

L'ATL sait bien qu'il est prévu à l'article 225 du projet de loi C-18 de tenir compte du service précédemment assuré par des transporteurs comme ATL, mais l'article 225 dans son libellé actuel est très restrictif et injuste en ce sens que la période de transition ne tiendra compte que du service assuré par le transporteur dans les douze mois précédant l'entrée en vigueur de la loi. Par conséquent, dans les cas où l'ATL n'aurait peut-être pas assuré un service pendant ces 12 mois, l'on ne tiendrait pas compte du long passé de services assurés par l'ATL dans le Nord, ni de l'investissement consenti dans la région par cette dernière ni même du fait que l'ATL aurait pendant de très nombreuses années assuré ce genre de services.

C'est pourquoi une période de cinq ans serait, selon moi, plus acceptable. C'est d'ailleurs ce qu'a proposé le gouvernement de l'Alberta, et c'est également ce qu'aimerait voir adopté l'ATL. D'ailleurs, bien franchement, vu les circonstances, la *Northern Transportation Company Limited* a déjà été favorisée par l'autre article, et il me semble qu'il serait tout à fait opportun de prévoir une période de cinq ans dans ce cas-ci.

Le président: Quelqu'un d'autre aurait-il des observations à faire? Nous avons un sous-amendement proposant que la période soit portée de trois à cinq ans.

M. Ouellet: Y a-t-il des objections?

M. Thacker: Je n'ai pas vraiment d'objections, mais cela signifiera qu'il y aura un monopole pendant deux années de plus. Le projet de loi prévoyait une année, et l'on va déjà passer à trois. Maintenant on veut en ajouter deux de plus.

M. Angus: C'est une clause de droits acquis, et si une société a assuré un service quelque part dans le courant des cinq dernières années, elles seraient admissibles.

Le président: Il s'agit là d'un amendement qui nous a été proposé et par le gouvernement de l'Alberta et par l'*Arctic Transportation Company Limited*.

M. Belsher: Quelles en seraient les conséquences?

Mme Bloodworth: Les conséquences seraient surtout ressenties dans l'ouest de l'Arctique. D'ailleurs, si je ne m'abuse, ce sera là la seule région touchée. À l'heure actuelle, le transport de carburants en vrac dans l'ouest de l'Arctique n'est pas réglementé, et l'ATL assure le transport de certains petits chargements de carburants en vrac, notamment à Cambridge Bay. Si l'on adoptait la

[Text]

other small communities where they have carried minimal tonnage during the five-year period, and under Mr. Ouellet's amendment they would be entitled to a licence up to that minimal tonnage. The consequence, one way or the other, is not great.

The Chairman: It was also one of the firmer recommendations of the Government of Alberta, which had one of the better briefs this committee was exposed to in many areas. Any further discussion?

• 1240

Mr. Reid: What is wrong with allowing it? Does that not allow more people to be involved?

The Chairman: That is what I would say. I am calling the question on the subamendment.

Subamendment agreed to.

Amendment as amended agreed to.

Clause 225 as amended agreed to.

On clause 226—*Terms of transitional licence*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that clause 226 of Bill C-18 be amended, first, by striking out line 33 on page 120 and substituting the following:

ply service at any time during the three years immediately

Second, by striking out lines 35 to 37 of the French version on page 120, and substituting the following therefor:

registre maximal, déterminé conformément au paragraphe (2), de l'ensemble des navires qui desservent ces collectivités.

Mr. Benjamin: It then means that they have changed from three years to five years. This would need a subamendment.

Ms Bloodworth: Well, Mr. Chairman, there is now another clause—subclause 2 of that clause also refers to three years. So because of the last amendment I think these two both have to change to five.

The Chairman: Well, would the mover please change it accordingly? He has.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes. It shall read:

ply service any time during the five years

Amendment agreed to.

[Translation]

formule des trois ans, l'ATL aurait, en vertu de cette clause de droits acquis, une licence pour continuer à desservir Cambridge Bay. On me fait savoir que pendant cette période de cinq ans la société aura livré un certain tonnage minimal à deux ou trois autres petites localités, et si l'on adoptait l'amendement de M. Ouellet, l'ATL pourrait avoir une licence pour le même tonnage. De toute façon, dans un sens ou dans l'autre, cela ne changerait pas grand-chose.

Le président: Cette recommandation est au nombre de celles auxquelles le gouvernement de l'Alberta tient le plus, et le mémoire de ce dernier compte parmi les meilleurs que nous ayons reçus. Quelqu'un d'autre aurait-il quelque chose à dire à ce propos?

M. Reid: Quel mal y aurait-il à adopter cela? Cela permettrait-il à d'autres entrepreneurs d'intervenir?

Le président: C'est ce que je pense. Nous allons maintenant mettre aux voix le sous-amendement.

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement ainsi modifié est adopté.

L'article 225 ainsi modifié est adopté.

Article 226—*Modalités de la licence*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose que l'article 226 du projet de loi C-18 soit modifié par, premièrement, substitution, aux lignes 32 et 33, page 120, de ce qui suit:

servies légalement par cette personne, à un moment donné, au cours des trois années précédant l'entrée en vigueur du présent article

Et, deuxièmement, par substitution, aux lignes 35 à 37 de la version française, page 120, de ce qui suit:

«registre maximal, déterminé conformément au paragraphe (2), de l'ensemble des navires qui desservent ces collectivités.»

M. Benjamin: Mais on a changé la période de trois à cinq ans. Il faudrait un sous-amendement.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, il y a un autre article... à vrai dire, il s'agit du paragraphe 2 de cet article, où il est également question de trois ans. Vu ce que prévoit le dernier amendement que nous avons adopté, il faudrait dans les deux cas remplacer le mot «trois» par «cinq».

Le président: L'auteur de la motion pourrait-il en modifier le texte en conséquence? C'est déjà fait.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui. Le texte devrait se lire comme suit:

servies légalement par cette personne, à un moment donné, au cours des cinq années précédant

L'amendement est adopté.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): May I also move that on page 121, line 2, the word "three" be changed to "five".

Amendment agreed to.

Clause 226 as amended agreed to.

Clause 228 agreed to.

Clause 251 agreed to.

On clause 253—*Assets or sales must be over \$20 million*

M. Ouellet: Je voudrais qu'on modifie le projet de loi C-18 à l'article 253, en retranchant les lignes 34 et 35 page 130, et en les remplaçant par ce qui suit:

d'affaires annuel brut de plus de deux millions de dollars ou tel montant supérieur fixé

Essentiellement, il s'agit d'enlever un zéro à la proposition actuelle. L'article 253 fait état de 20 millions de dollars. Je propose qu'il soit, suite aux questions, de 2 millions de dollars.

The Chairman: Taking out a zero.

Mr. Ouellet: Yes, that is right.

Mr. Benjamin: Taking out the "enty" and adding an "o".

The Chairman: We have had the explanation. Any further discussion? We have an amendment that moves the zero around. Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Well, Mr. Chairman, it has the effect of adding an enormous number of corporations that would be reviewed by the agency. We have some data on that. There are a huge number of corporations that would be included. From a public policy point of view, I suppose it would mean a heck of a lot of more work for the agency. I am sure the Minister would be opposed to it. I think the \$20 million was chosen after a lot of input.

• 1245

Mr. Ouellet: Is it not true that \$20 million means the agency will look at very few trucking cases?

Mr. Thacker: There would be 45 companies or so that would have assets of over \$20 million. It is designed to cover only those that might have a genuine impact on the nation.

Mr. Ouellet: You say that \$20 million covers 45 companies.

Mr. Thacker: Trucking companies.

Mr. Ouellet: What about airlines?

Mr. Thacker: Seventeen.

Mr. Ouellet: Now, what if we were to have the threshold at \$10 million?

Mr. Thacker: It would add six more air companies.

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je proposerais également que le mot «trois» à la ligne 1 de la page 121 soit lui aussi remplacé par «cinq».

L'amendement est adopté.

L'article 226 ainsi modifié est adopté.

L'article 228 est adopté.

L'article 251 est adopté.

Article 253—*Seuil de 20 millions de dollars*

Mr. Ouellet: I move that clause 253 of Bill C-18 be amended by striking out line 32 on page 130 and substituting the following:

"may be prescribed, in excess of two mil—"

Essentially, that would simply remove one zero. Clause 253 sets the limit at \$20 million and I am suggesting, given the questions that have been brought up, that it be set at \$2 million.

Le président: On enlève donc un zéro.

M. Ouellet: C'est exact.

M. Benjamin: On enlève tout simplement le mot «vingt» et on le remplace par le mot «deux».

Le président: Vous avez entendu l'explication. Quelqu'un d'autre aimerait-il intervenir? L'amendement enlève un zéro. Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, cela rallongerait de beaucoup la liste des sociétés dont l'Office serait tenu d'examiner le dossier. Nous avons quelques données là-dessus. Un nombre énorme de sociétés serait alors incluses. Cela créerait beaucoup plus de travail pour l'Office. Je suis certain que le ministre s'y opposerait. On a dû s'entendre sur un seuil de 20 millions de dollars après de nombreuses discussions.

M. Ouellet: N'est-il pas vrai que si le seuil est de 20 millions de dollars, l'Office n'aura à examiner que quelques très rares sociétés de camionnage?

M. Thacker: Il y aurait environ 45 sociétés qui auraient un actif de 20 millions de dollars. Cet article a été rédigé de façon à ne viser que les sociétés qui pourraient vraiment avoir une forte incidence.

M. Ouellet: Ce que vous dites, donc, c'est qu'avec ces 20 millions de dollars, il y aurait 45 sociétés.

M. Thacker: Sociétés de camionnage.

M. Ouellet: Qu'en serait-il pour les compagnies aériennes?

M. Thacker: Il y en aurait 17.

M. Ouellet: Que se passerait-il si le seuil était de 10 millions de dollars?

M. Thacker: Il y aurait six compagnies aériennes de plus.

[Text]

Mr. Ouellet: So there would be 23. And how many trucks?

Mr. Thacker: It would add an extra 15 trucking companies.

Ms Bloodworth: And 12 bus companies as well.

Mr. Ouellet: How many at \$20 million? None?

Ms Bloodworth: Three.

Mr. Ouellet: Fifteen altogether. Now, what about \$5 million?

Mr. Thacker: We do not have that break.

The Chairman: Why was \$20 million in the bill? It does not relate to Investment Canada and all that type of thing, does it?

Ms Bloodworth: No, Mr. Chairman. It is \$20 million in assets or revenues. It was chosen to cover the major transportation companies whose acquisition may have a significant effect on the national interest.

Mr. Ouellet: Can you give us the figures on \$5 million?

Mr. Thacker: We do not have it, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: And you do not have it for \$2 million either, I suppose.

Ms Bloodworth: No.

Mr. Ouellet: Now you are telling me it will make a hell of a lot more work for the agency. How do you know if you do not have the figures?

Mr. Thacker: Going from 20 to 2 certainly would.

Mr. Ouellet: Not necessarily.

Mr. Thacker: I think the effect, Mr. Ouellet, is that you are getting—

Mr. Ouellet: From 45, you go to 60.

Mr. Thacker: —the agency involved in a smaller company in a smaller community that might only affect one or two little towns, whereas the \$20 million makes sure it covers only the corporations operating across Canada.

The Chairman: Should we not be concerned about the effect of the acquisition and not necessarily the work of the agency, if this is a principle that should be defended?

Mr. Thacker: The principle is that you are only going to look at those firms that affect the whole country. If it is in southern Alberta or southern Quebec, one small region, it is not one that we would want to be involved with.

[Translation]

M. Ouellet: Il y en aurait donc 23 en tout. Et combien de sociétés de camionnage?

M. Thacker: Cela ajouterait 15 sociétés de camionnage.

Mme Bloodworth: Et 12 sociétés de transport par autobus.

M. Ouellet: Et combien y en aurait-il si le seuil était de 20 millions de dollars? Aucune?

Mme Bloodworth: Il y en aurait trois.

M. Ouellet: 15 en tout. Que se passerait-il avec un seuil de 5 millions de dollars?

M. Thacker: Nous n'avons pas les chiffres pour cette hypothèse-là.

Le président: Pourquoi fait-on état de 20 millions de dollars dans le projet de loi? Cela a-t-il quelque chose à voir avec Investissement Canada ou avec autre chose du genre?

Mme Bloodworth: Non, monsieur le président. Il s'agit d'un actif ou d'un chiffre d'affaires annuel de 20 millions de dollars. Si l'on a opté pour ce chiffre, c'est qu'on a voulu couvrir toutes les grosses sociétés de transport dont l'achat pourrait avoir une incidence considérable sur l'intérêt national.

M. Ouellet: Pourriez-vous nous donner les chiffres qui correspondraient à un seuil de 5 millions de dollars?

M. Thacker: Nous ne les avons pas, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Et j'imagine que vous ne les avez pas non plus pour un seuil de 2 millions de dollars, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Non.

M. Ouellet: Vous me dites que cela créera beaucoup plus de travail pour l'Office. Comment pouvez-vous le savoir, si vous n'avez pas les chiffres?

M. Thacker: C'est certainement ce qui se passerait si le seuil était ramené de 20 à 2.

M. Ouellet: Pas forcément.

M. Thacker: La conséquence, monsieur Ouellet, c'est que...

M. Ouellet: De 45, vous passez à 60.

M. Thacker: ... l'Office serait alors tenu de se prononcer sur de petites sociétés situées dans de petites localités et ne desservant peut-être qu'un ou deux petits villages, tandis qu'avec un seuil de 20 millions de dollars, on est certain que cela ne couvrira que les sociétés faisant des affaires à l'échelle du pays.

Le président: S'il s'agit d'un principe qui doit être défendu, nous ne devrions nous intéresser qu'aux conséquences des acquisitions et non pas au travail que cela pourrait créer pour l'Office.

M. Thacker: Le principe, c'est que ne seront examinées que les sociétés qui auront une incidence sur l'ensemble du pays. S'il s'agit d'une société qui n'a que des activités que dans le sud de l'Alberta ou dans le sud du Québec ou

[Texte]

Mr. Ouellet: I recommend that we stand this clause, and that we get the data later this afternoon.

• 1250

The Chairman: I think that is a good idea, Mr. Ouellet. We will stand Mr. Ouellet's amendment to clause 253.

Amendment allowed to stand.

The Chairman: There is a government amendment.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I move that clause 253 of Bill C-18 be amended (a) by striking out lines 27 to 33 on page 131 and substituting the following:

regulations exempting classes of persons or of acquisitions

(b) by adding thereto immediately after line 34 the following:

Idem

(5) The agency may, by order made with the approval of the Governor in Council, exempt a specified person or acquisition from the application of this Part

Ms Bloodworth: The effect is just to clean up the administrative process. This puts both a regulation and then an order for a specified person into one administrative process, rather than separating them into two.

Amendment agreed to.

Clause 253 as amended allowed to stand.

On clause 257—*Decision of Agency*

The Chairman: There is an amendment by Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I move that clause 257 of Bill C-18 be amended on page 132 by adding immediately following line 44 the following:

(2) The agency shall, in conducting a review under section 256, have regard to all considerations that appear to it to be relevant to the matter, including, without limiting the generality of the foregoing, such as the following factors as pertain to the proposed acquisition: (a) employee displacement, (b) collective agreements and the possible transfer of those agreements, (c) employee benefit plans and pensions

Mr. Chairman, the wording is much weaker than I would like, but we have been trying to do something about the whole matter of successor rights in the event of mergers, acquisitions, operating agreements and so forth. This does not require the agency to do these things, but it does add host of other things that the agency can look at, if it chooses to. It is very similar to the wording in clause 60 of the bill.

[Traduction]

dans une petite région, l'Office ne devrait pas à avoir à intervenir.

M. Ouellet: Je recommanderais qu'on réserve cet article et qu'on nous fournisse des données là-dessus plus tard cet après-midi.

Le président: Je pense que c'est une bonne idée, monsieur Ouellet. Nous allons réserver l'amendement de M. Ouellet à l'article 253.

Amendement réservé.

Le président: Il y a un amendement de gouvernement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose que l'article 253 du projet de loi C-18 soit modifié par a) substitution, aux lignes 23 à 26, page 131, de ce qui suit:

règlements à soustraire des catégories de personnes ou d'acquisitions a

b) insertion, après la ligne 27, page 131 de ce qui suit:

(5) L'Office peut, par arrêté approuvé par le gouverneur en conseil, soustraire à l'application de la présente partie une personne ou une acquisition désignée.

Mme Bloodworth: Il s'agit simplement de rationaliser la procédure administrative. Le règlement, et l'arrêté visant une personne désignée se voit appliquer la même procédure administrative, plutôt qu'une procédure différente.

L'amendement est adopté.

L'article 253 tel qu'amendé est réservé.

Article 257—*Decision*

Le président: Il y a un amendement de M. Benjamin.

M. Benjamin: Je propose que l'article 257 du projet de loi C-18, page 132, soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 27 ce qui suit:

(2) L'Office tient compte, dans la révision visée à l'article 256, de tous les facteurs qu'il estime pertinents en l'espèce, y compris—mais sans préjudice de la portée générale de ce qui précède—deux des facteurs suivants qui intéressent le projet d'acquisition: a) le remplacement d'employés, b) les conventions collectives et leur transfert éventuel, c) les régimes de prestations et pensions de retraite des employés.

Monsieur le président, ce libellé est beaucoup plus restrictif que je ne le souhaiterais mais nous avons un cherché à garantir le droit des successeurs dans l'éventualité de fusions, d'acquisitions, d'ententes d'exploitation etc. Par cet amendement, nous n'obligeons pas l'Office à faire cela mais ajoute un certain nombre d'éléments dont il peut tenir compte, s'il le souhaite. C'est très similaire au libellé de l'article 60 du projet de loi.

[Text]

I would like to have this added to clause 257 so that the agency could, if it wishes, consider those matters, such as whether or not agreement has been reached between the parties concerned, before the final authority for the acquisition, merger or licensing operating agreement is granted. I would suggest that it is a minimal request, so to speak. It is very mild in terms of what I would like to move and I would hope that it will find acceptance amongst my colleagues.

The Chairman: Mr. Benjamin, I understand what you mean when you say that you would like to move a stronger amendment. I think there is an amendment somewhere, but perhaps it was out of order because it involved the expenditure of money. You say that the agency does not have to do this, but you do use the word "shall". Now, it might help the Chair to know if it is "shall" or "may", but the amendment is certainly in order because it covers criteria that should be studied in these undertakings and procedures. In this sense it is in order. I do not agree with you when you say that under your present amendment the agency may or may not, because you say it "shall" do these things.

• 1255

Mr. Benjamin: No, the "shall" applies to having regard to all considerations that appear to it to be relevant to the matter, including without limiting the generality of the foregoing, such as the following... It is purely a permissive clause.

The Chairman: No. When you have "shall" it is never a permissive clause. Your amendment is in order basically, so we might as well debate it. I am saying that in terms of your argument to support it, with respect, it is not permissive when you have "shall". If it was that they "may" consider these things, this is fine. They may consider a multitude of things. Here you say they "shall". It still does not infringe upon money, but I think it is more imperial and imperative than you stated.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, prior to line 44, the clause reads:

... and if the agency decides that the proposed acquisition is against a public interest, the agency shall disallow the proposed acquisition.

I go on to say that the agency shall, in conducting a review under section 256, having regard to all the considerations that appear to it, namely the public interest... then in considering the public interest it "may"...

I think the way we have it worded, does it not make it obligatory for the agency to consider these additional three points? They are already told that they "shall" disallow just prior to it.

Mr. Ouellet: I would like to support the amendment proposed by Mr. Benjamin. We have discussed on

[Translation]

Je voudrais ajouter ce paragraphe à l'article 257 afin que l'Office puisse, s'il le souhaite, se pencher sur ces questions, notamment la question de savoir si les parties se sont entendues à cet égard avant que l'agrément final ne soit donné à l'acquisition, à la fusion ou à l'entente d'exploitation. Cela me paraît être l'obligation minimale, en quelque sorte. Ma proposition va beaucoup moins que je ne l'aurais souhaité et j'espère qu'elle recevra l'assentiment de mes collègues.

Le président: Monsieur Benjamin, je vous comprends lorsque vous dites que vous auriez souhaité un amendement plus contraignant. Je crois qu'il y en a un quelque-part, mais peut-être a-t-il été jugé irrecevable car il aurait entraîné des dépenses. Vous dites que l'Office n'est pas tenu de faire ce que vous proposez mais le texte de votre amendement dit «l'Office tient un compte». Est-ce que votre texte ne devrait pas alors être: «l'Office peut tenir compte». Par cela, votre amendement est certainement recevable et il couvre des critères qui devraient être pris en ligne de compte par l'Office dans le cas de ces acquisitions. En ce sens, il est recevable. Par contre, je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que votre amendement laisserait à l'Office la latitude d'examiner ces facteurs ou non, car vous dites bien «l'Office tient compte».

M. Benjamin: Non, le terme «tient compte» s'applique à l'ensemble des considérations qui lui paraissent pertinentes, mais sans un préjudice de la portée générale de ce qui précède... C'est une clause purement habilitante.

Le président: Non. Si vous avez le mot «termes shall», dans le texte anglais, c'est toujours contraignant. Votre amendement est recevable et nous pouvons donc en débattre. Je dis seulement, sauf votre respect, que le terme *shall* ne laisse pas le choix. Si vous aviez écrit *may* ce serait différent, «l'Office» pourrait alors tenir compte de toutes sortes de choses. Mais vous dites bien *shall*. Votre amendement n'a pas d'incidences financières mais je considère qu'il est plus contraignant et impératif que ce que vous avez dit.

M. Benjamin: Monsieur le président, juste avant, à la ligne 25, cet article dit:

... il est tenu de rejeter le projet qu'il estime contraire à l'intérêt public.

Je poursuis alors simplement en disant que l'Office tient compte, dans la révision visée à l'article 256, de tous les facteurs qu'il estime pertinents en l'espèce, à savoir l'intérêt public... il «peut»...

De la façon dont cela est libellé, l'Office n'est-il pas déjà tenu d'examiner ces trois points supplémentaires? Il est déjà «tenu» de rejeter les projets qu'il estime contraires à l'intérêt public.

M. Ouellet: Je suis en faveur de l'amendement de M. Benjamin. Nous avons évoqué à maintes reprises la crainte

[Texte]

numerous occasions the fear that deregulation will create major displacement for employees and will tremendously affect the employees. We have only to look at the experiments in the United States in the airline industry and the trucking industry. Certainly we would like to find ways to better protect our employees in Canada. We should learn from the experience of others and try to avoid the same difficulties.

I am informed that the new airline, Canadian, has just announced a major displacement of employees and major lay-offs. This is supposed to bring more employment and more competition but it does exactly the contrary.

CTC did not look at the takeover of CP Air by Pacific Western. Obviously they did not have their heart in it, because they know they will be abolished pretty soon. Secondly, the Minister of Transport publicly claimed in the House of Commons it was a good thing. What he considered was a good thing turned out certainly not to be a very good thing for all these employees who have just received notice they will be fired.

Mr. Benjamin: Or for competition either.

Mr. Ouellet: And therefore, certainly we ought to have in the act somewhere a clause that gives not total protection but at least some hope for a fair deal. I like this clause.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I should point out that the wording I have used is the same as the wording that begins clause 60 under Investigations. This is where we stole it from so that it would be in line with other areas of the legislation.

Mr. Mulder: If I may, Mr. Chairman, by introducing this, as the Minister repeated yesterday, one gets into issues that are really the responsibility of other Ministers and other departments where they have applicable rules. In this case, most of it deals with Part V and Part III of the Canada Labour Code. Justice always tells us it is bad law to give somebody else the responsibility that another individual organization already has. That is number one.

• 1300

Number two is that this clause refers to the public interest, which is clause 3, and what it would insert two or three criteria only dealing with those specific issues. So it would focus the attention of the agency, and of people appearing before the agency, on employment displacement, on collective agreements and on employee benefit plans—none of the other criteria which are dealt with under clause 3.

Mr. Benjamin said it dealt with clause 60, but clause 60 has a large number of criteria. It has amendments (a), (b),

[Traduction]

que la déréglementation n'entraîne de nombreuses suppressions d'emploi et n'affecte énormément les employés. Il suffit de voir ce qui s'est passé aux États-Unis dans le secteurs des transports aériens et routiers. Il faudrait trouver le moyen de mieux protéger les travailleurs canadiens. Il faut tirer les leçons de l'expérience des autres et éviter de répéter les mêmes erreurs.

On m'a informé que la nouvelle compagnie aérienne, *Canadian*, vient d'annoncer des licenciements massifs. La déréglementation est censée renforcer la concurrence et créer ainsi davantage d'emplois, mais c'est exactement le contraire qui se passe.

La CCT n'a pas examiné l'acquisition de CP Air par *Pacific Western*. Manifestement, elle n'avait pas le cœur à l'ouvrage car elle savait qu'elle serait abolie bientôt. Deuxièmement, le ministre des Transports a acclamé publiquement à la Chambre des Communes que c'était une bonne chose. Ce qu'il estime être une bonne chose s'avère ne pas être une bonne chose du tout pour les employés qui viennent de recevoir leur avis de mise à pied.

M. Benjamin: Ni pour la concurrence.

M. Ouellet: Par conséquent, il faut insérer quelque-part dans la loi une disposition qui, sans protéger totalement les employés, leur donne au moins quelques espoirs de justice. J'aime bien cet amendement.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vous fais remarquer que le libellé que j'ai employé est exactement le même que celui du début de l'article 60, intitulé «éléments à prendre en considération». C'est là que nous avons puisé notre inspiration, et ce libellé est donc conforme à ce que l'on trouve ailleurs dans le projet de loi.

M. Mulder: Si vous me permettez d'intervenir, monsieur le président, ainsi que le ministre l'a dit hier, les questions qui font l'objet de cet amendement relèvent en fait de la compétence d'autres ministres et ministères, qui suivent déjà des règles à cet égard. Les facteurs dont il est question ici relèvent de la partie V et III du Code canadien du travail. Le ministère de la Justice nous dit toujours qu'il n'est pas bon de confier à quelqu'un d'autre des responsabilités qui appartiennent déjà à une autre organisation. Voilà la première objection.

La deuxième tient au fait que cet article traite de l'intérêt public, mentionné au paragraphe 3, et cet amendement introduirait deux ou trois critères restrictifs traitant de questions autres. L'Office, et ceux qui interviennent dans ces audiences, auraient ainsi à concentrer leur attention sur la suppression d'emplois, les conventions collectives et les régimes de prestations des employés au détriment des autres critères énoncés au paragraphe 3.

M. Benjamin a dit s'être inspiré de l'article 60, mais celui-ci prévoit des critères beaucoup plus nombreux aux

[Text]

(c), (d) and, I think, amendment (e), and it also has reference to public interest.

If we were going to add to clause 257 a number of other criteria, in addition to employee displacement and collective agreements and so on, then I suppose it might improve it, but you have quite a long list of things to take into account. So we would have to have a lot more than just (a), (b), and (c).

Mr. Thacker: Mr. Chairman, might I add that, especially in conjunction with Mr. Ouellet's amendment that would take it down to \$2 million, it would be an incredible infringement upon the freedom of people to be able to sell a little trucking company they might have in Strathmore, Alberta, which could easily have \$2 million worth of values. Suddenly, this big agency out of Ottawa. . . They cannot even sell to their neighbour without a major investigation, including all of these labour questions. It is an incredible infringement.

Mr. Ouellet: If I could just refer to my amendment, do not turn down this amendment on the grounds that you have already accepted my amendment; you have not yet accepted my amendment. If you accept my amendment, maybe this is true, but I think your argument is not proper unless you tell us you are going to accept the amendment to go down to \$2 million.

The Chairman: Or somewhere in between.

Mr. Ouellet: That is right. Because if you are going to keep it at \$20 million, surely these additional criteria are not that much for the agency to deal with.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I just want to make this comment, that if it is going to affect my trucker in Strathmore, I am going to be very concerned. The reason I put my hand up was that in reading this, it seems to me that agency has to consider whether it is against the public interest or in line with the public interest.

Now, public interest is a large thing. It has to include more. . . Well, the agency, I think, will probably put down all the things it has to consider. Included in those will be collective agreements and employees and so on. I think we are really weakening the clause. We may leave out one very important item, and then consequently the agency does not have to consider that. The onus is on the agency now to consider what is the public interest, and certainly employment is part of the public interest.

The Chairman: Any further discussion?

Mr. Benjamin: All this does is—

The Chairman: It is clear what it does, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —the agency can choose to ignore these if they wish. All it does is add three items they may

[Translation]

alinéas a), b), c), d) et même e), ce dernier faisant également mention de l'intérêt public.

Si l'on devait ajouter à l'article 257 toute cette autre série de critères en sus des suppressions d'emplois, des conventions collectives, ce serait peut-être une amélioration mais il faudrait peut-être alors y inscrire un très grand nombre d'autres choses, de nombreux alinéas en sus des trois de l'amendement.

M. Thacker: Monsieur le président, pourrais-je ajouter que, surtout à la lumière de l'amendement de M. Ouellet qui rabaisserait le seuil à 2 millions de dollars, ce serait un empiètement incroyable sur la liberté des gens de vendre, par exemple une petite entreprise de camionnage de Stathmore, en Alberta, qui pourrait facilement avoir un actif de 2 millions de dollars. Le propriétaire verrait, alors, tout d'un coup, cet énorme organisme d'Ottawa. . . Il ne pourra même pas vendre son entreprise à son voisin sans une enquête majeure, et notamment sur toutes ces questions d'emplois. C'est un empiètement incroyable sur la liberté d'entreprise.

M. Ouellet: Ne rejetez pas cet amendement en invoquant le mien, car vous ne l'avez pas encore accepté. Si vous l'acceptez, ce que vous dites sera peut-être vrai, mais votre argument ne vaut rien tant que vous ne serez pas engagé à accepter mon amendement qui abaisserait le seuil à 2 millions de dollars.

Le président: Ou quelque chose entre les deux.

M. Ouellet: C'est juste. Car si vous gardez le seuil à 20 millions de dollars, il est tout à fait normal que l'Office tiennne compte de ces critères additionnels.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je veux seulement dire que si cet amendement doit affecter mon camionneur de Strathmore, cela me déplairait beaucoup. Si j'ai levé la main, c'est que, en lisant le texte d'origine, l'Office doit décider si une acquisition est conforme ou non à l'intérêt public.

L'intérêt public comprend beaucoup de choses. Il englobe. . . Je suppose que l'Office devra adresser une liste de tous les éléments qu'il voudra prendre en considération. Les conventions collectives, l'emploi etc y figureront certainement. Je pense que cet amendement affaiblirait en fait l'article car nous risquons d'y omettre un élément important et l'Office n'aurait alors pas à en tenir compte. Jusqu'à présent, il appartient à l'Office de définir l'intérêt public et l'emploi en est certainement un facteur.

Le président: Autres interventions?

M. Benjamin: Tout ce que fait cet amendement c'est de. . .

Le président: Ce que fait l'amendement est très clair, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . L'Office peut choisir d'ignorer tous ces éléments, s'il le veut. Tout ce que nous faisons c'est

[Texte]

consider in considering the matter of the public interest. and then the public interest matter says they shall then rule.

The Chairman: I go back to where I tried to help—

Mr. Benjamin: So if it will make it more acceptable to the committee, I am willing to change the word. . . If you are that worried about it, I am willing to change the word “shall” to “may”. In fact, I will change the word.

The Chairman: That is what I was trying to suggest initially. I do not know if it is going to make any difference, but that—

Mr. Benjamin: The agency “may” in conducting a review under clause 27.

The Chairman: That is what I was trying to—

Mr. Ouellet: Vote on the subamendment.

The Chairman: He has changed his own motion. The question has been called on Mr. Benjamin’s motion. I am not going to read the whole thing, but it says “the agency may”—and that is what I was trying to do to be helpful here earlier, but then the thing perhaps crystallized with some very interesting interventions.

Mr. Ouellet: I would like a roll call on this one.

• 1305

Amendment negated: Nays: 5; Yeas: 2.

Clause 257 agreed to.

The Chairman: Gentlemen, I think that is a very proper place to perhaps bring this morning to a close. We will meet again at 3.30 p.m. here in the room. We do not have a Minister at 3.30 p.m., and we will therefore get right back to clause-by-clause consideration. Thank you.

AFTERNOON SITTING

• 1533

The Chairman: Colleagues, we are continuing our interesting and historic study of Bill C-18. We are on clause 266, and there are several amendments.

On clause 266—*Four year review*

The Chairman: The first amendment I have is from Mr. Ouellet, but he is on the phone at the moment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The Canadian Air Line Pilots’ telex, with suggested amendments, arrived by the deadline Thursday. But as you will appreciate, it was impossible to get the amendments ready. I now have three amendments to clause 266—I am sorry, but time did not permit their translation—which I wish to move.

[Traduction]

énoncer trois éléments particuliers dont il peut tenir compte dans sa détermination de l’intérêt public.

Le président: J’ai essayé de vous aider. . .

M. Benjamin: Si cela rend l’amendement plus acceptable, je veux bien changer le terme. . . Si cela vous inquiète tant, je veux bien remplacer «tient compte» par «peut tenir compte», d’accord, je fais le changement.

Le président: C’est ce que je vous proposais au début. Je ne sais pas si cela fait une différence mais. . .

M. Benjamin: L’Office «peut» tenir compte dans la révision visée à l’article 27.

Le président: C’est ce que j’essayais. . .

M. Ouellet: Mettez le sous-amendement aux voix.

Le président: Il a modifié lui-même sa motion. On demande le vote sur la motion de M. Benjamin. Je ne vais pas la relire en entier, mais elle dit: «l’Office peut tenir compte»—c’est ce que je suggérais au début et ensuite les positions se sont cristallisées après quelques interventions très intéressantes.

M. Ouellet: Je demande un vote nominal sur cet amendement.

L’amendement est rejeté: Contre: 5; Pour: 2.

L’article 257 est adopté.

Le président: Messieurs, je pense que c’est un bon moment pour lever cette séance du matin. Nous nous retrouverons à 15h30 dans la même salle. Nous n’y recevrons pas de ministre et nous passerons donc immédiatement à l’étude article par article. Je vous remercie.

SÉANCE DE L’APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, nous allons continuer notre examen fascinant et historique du projet de loi C-18. Nous en sommes à l’article 266, sur lequel plusieurs amendements ont été proposés.

Article 266—*Examen aux quatre ans*

Le président: Le premier amendement est proposé par M. Ouellet, mais il est au téléphone en ce moment.

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Le télex de l’Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, avec des propositions d’amendement, nous est arrivé avant jeudi, qui était la date limite. Mais vous comprendrez bien qu’il nous a été impossible de préparer les amendements. J’ai maintenant trois amendements à proposer à l’article 266—je suis désolé, mais nous n’avons pas eu le temps de les faire traduire—je voudrais maintenant les proposer.

[Text]

The Chairman: Would you circulate them first, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: I will pass them around.

The Chairman: We have several amendments on clause 266. We are going to see where they fit in.

Mr. Benjamin: My first one is on line 2.

The Chairman: So is Mr. Ouellet's.

In view of the respect the Chair has for Mr. Benjamin, and especially the way the bill is proceeding, we are certainly not going to stand on protocol in at least receiving them. Whether they are acceptable will be determined once I talk with my valued clerk.

While Mr. Benjamin's amendments are being circulated, Mr. Ouellet has an amendment that is already before the committee.

• 1535

Mr. Benjamin: Which one?

The Chairman: That is on page 136 of your binder book.

Mr. Ouellet: All right. That Bill C-18 be amended in clause 266 by striking out line 2 on page 139 and substituting the following therefor:

January, 1990, appoint one or more persons

The Chairman: Would you just give a brief explanation of that, Mr. Ouellet?

Mr. Ouellet: I think it is self-explanatory.

The Chairman: And therefore what you are doing in this amendment under the review of the act is cutting down two years.

Mr. Ouellet: That is right.

The Chairman: Under the act there is supposed to be a four-year review and I gather the thrust of Mr. Ouellet's amendment would be to make it a two-year review. Is that right?

Mr. Ouellet: That is right.

Mr. Belsher: One year after [*Inaudible—Editor*].

Mr. Ouellet: Two years.

Mr. Belsher: No, but it does not even come into thrust.

Mr. Benjamin: 1988-89, you have two years.

The Chairman: That is certainly the amendment and it is relatively clear on the face of it. I do not know. I have two, Mr. Benjamin, of the ones you have just laid before the table. Is there a third? Did you say there were three?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Oh, sorry. I do not think they impinge on what we are discussing at the moment.

Mr. Benjamin: I do not think so.

[Translation]

Le président: Voulez-vous d'abord les faire distribuer, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je vais le faire.

Le président: Nous avons plusieurs amendements à l'article 266. Nous allons voir à quelle partie ils s'appliquent.

M. Benjamin: Mon premier amendement porte sur la ligne 2.

Le président: Comme celui de M. Ouellet.

Compte tenu du respect que le président a pour M. Benjamin, et surtout du progrès que nous avons fait, nous n'allons certainement pas nous laisser arrêter par des questions de protocole. Je déciderai en consultation avec mon précieux greffier s'ils sont recevables ou non.

Pendant que l'on distribue les amendements de M. Benjamin, nous pouvons nous pencher sur celui de M. Ouellet qui a déjà été déposé.

M. Benjamin: Lequel?

Le président: Vous le trouverez à la page 136 de votre classeur.

M. Ouellet: Bon. Que le projet de loi C-18 soit modifié à l'article 266 en retranchant la ligne 2, page 139, et en la remplaçant par ce qui suit:

vier 1990, nomme une ou plusieurs personnes

Le président: Pourriez-vous nous expliquer l'amendement en quelques mots, monsieur Ouellet?

M. Ouellet: Il me paraît assez clair.

Le président: Vous proposez donc que la loi soit réexaminée dans deux ans.

M. Ouellet: C'est cela.

Le président: La loi prévoit un examen tous les quatre ans, et M. Ouellet propose, je pense, par son amendement, d'y procéder tous les deux ans. Est-ce bien cela?

M. Ouellet: C'est cela.

M. Belsher: Un an après [*Inaudible—Éditeur*].

M. Ouellet: Deux ans.

M. Belsher: Non, mais ce n'est même pas en place.

M. Benjamin: 1988-1989, cela vous donne deux ans.

Le président: C'est bien là l'objet de l'amendement, et il semble relativement clair. Je ne sais pas. Monsieur Benjamin, j'ai reçu deux de vos amendements. Y en a-t-il un troisième? Avez-vous dit qu'il y en avait trois?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Oh, désolé. Je ne crois pas qu'ils aient un rapport avec ce dont il est question maintenant.

M. Benjamin: Non, je ne pense pas.

[Texte]

The Chairman: So we have Mr. Ouellet's amendment before us to reduce the four-year review to two years. Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, with great respect to Mr. Ouellet, that just is not enough time. I have been through that recently myself on the Access to Information Act and Privacy Act where we did it after three years and, even then, there just was not a sufficient body of evidence to really get in and make the hard decisions. So four years I think is much more acceptable from that perspective.

The Chairman: Any further discussion?

Amendment negated.

The Chairman: Remember, colleagues, we have three amendments that have just been laid on the table by Mr. Benjamin which the Chair with the clerk are going to assemble here in a moment. We still want to discuss, if they do not conflict, the amendments that already have been laid before us and I think Mr. Cochrane's is the next amendment on line 11. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Yes, Mr. Chairman. Most of it is not a change, but that clause 266 be amended by striking out lines 11 to 20 on page 139 and substituting the following therefor:

(2) The person or persons conducting the review shall assess the effect of the legislation referred to in subsection (1) on shippers, travellers and carriers and on trade, regions and their economic development, and, where necessary or desirable, recommend amendments to

(a) the national transportation policy set out in section 3; and

(b) the legislation referred to in subsection (1).

The Chairman: Do you want to explain it further, Mr. Cochrane?

Mr. Cochrane: Only from the point of view that we felt that while the review is going on and anticipating that we were probably going to adopt the one about commercial viability being balanced with regional development objectives, one of the things that should be included in the review was the effect on the regions and their economic development. It is just more or less consequential to the first ones.

Mr. Angus: Mr. Chairman, is it not already there? I see the same words only in a slightly different order. We are looking at subclause 266(2), right?

Mr. Cochrane: It says assess the effect "on shippers, travellers and carriers and on regions and trade". It does not say anything about the economic development of the regions.

[Traduction]

Le président: Nous avons donc devant nous un amendement de M. Ouellet proposant que l'examen de la loi ait lieu dans deux ans plutôt que dans quatre ans. Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, sauf le respect que j'ai pour M. Ouellet, c'est tout simplement insuffisant. J'ai déjà eu le même problème avec la Loi sur l'accès à l'information et la protection de renseignements privés, où nous avons décidé d'établir l'examen après trois ans, et même là, les faits ne nous permettaient pas vraiment de trancher sans hésitation. Alors quatre ans, ça me paraît beaucoup plus acceptable.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

L'amendement est rejeté.

Le président: N'oubliez pas, chers collègues, que M. Benjamin vient de déposer trois amendements que le président et le greffier vont vous présenter dans un moment. S'il n'y a pas de conflit, nous devons encore débattre des amendements qui ont déjà été déposés et je crois que le prochain est celui de M. Cochrane, à la ligne 13. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Oui, monsieur le président. L'essentiel ne change pas, mais je propose que l'article 266 soit modifié en retranchant les lignes 13 à 22, à la page 139, et en les remplaçant par ce qui suit:

(2) La personne ou les personnes qui effectuent l'examen doivent évaluer l'effet des lois visées au paragraphe (1) sur les expéditeurs, voyageurs et transporteurs, de même sur le commerce et sur les régions et leur développement économique. Ces personnes peuvent, si elles l'estiment utile, recommander des modifications:

a) à la politique nationale des transports prévus à l'article 3;

b) aux lois visées au paragraphe (1).

Le président: Voulez-vous expliquer l'amendement, monsieur Cochrane?

M. Cochrane: Nous avons simplement pensé que pendant que l'on réexaminait la loi, et puisque nous allions sans doute adopter l'article concernant l'équilibre entre la viabilité commerciale et les objectifs de développement régional, il faudrait en même temps examiner l'effet de la Loi sur les régions et leur développement économique. Cet amendement découle plus ou moins des premiers qui ont été adoptés.

M. Angus: Monsieur le président, est-ce que ce n'est pas déjà prévu? Je vois les mêmes mots dans l'article actuel, mais dans un ordre un peu différent. Nous en sommes au paragraphe 266(2), n'est-ce pas?

M. Cochrane: On parle d'évaluer l'effet des lois «sur les expéditeurs, voyageurs et transporteurs, de même que sur les régions et sur le commerce». Il n'y ait pas question du développement économique des régions.

[Text]

[Translation]

• 1540

The Chairman: One of Mr. Benjamin's recent amendments gets close to this too. Perhaps we could organize the three Mr. Benjamin has, all on clause 266, as I understand. Mr. Benjamin's could be moved as a subamendment to Mr. Cochrane's, to dispose of one or both or whatever.

No, let us not get into subamendments and all that. Let us deal with Mr. Cochrane's at the moment.

Mr. Belsher: All you are adding is "economic development".

Mr. Cochrane: Yes, "of the regions".

The Chairman: Is the only change "their regional development"?

Mr. Cochrane: Yes, it adds "regions and their economic development". It is consequential to what we did earlier.

I am going to ask the Parliamentary Secretary to give the government's position.

Mr. Thacker: No objection, Mr. Cochrane.

Mr. Robichaud: Why can I not get the same treatment when I mention regional development?

The Chairman: When you are on the other side of the table and there is another chairman, you may. You get the same treatment, but you do not get the same results.

Mr. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Mr. Angus: That can be taken in a couple of different ways.

The Chairman: No, everyone gets the same treatment, but the results sometimes differ.

Amendment agreed to.

The Chairman: I have in my hand one of three amendments Mr. Benjamin has latterly moved, or says he did, and has presented to the Chair, and I gather will move. They would obviously be a subamendment to the amendment that has just carried.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-18, an Act respecting national transportation, be amended in subclause 266(2) at line 2 on page 139 by replacing the words: "on shippers, travellers and carriers and on regions and trade"—but that has now been amended by Mr. Cochrane—with the following therefor:

on shippers, travellers, employees and carriers and in regions, trade and labour relations

Le président: L'un des nouveaux amendements qu'a déposés M. Benjamin se rapproche beaucoup de celui-ci. Nous pourrions peut-être organiser les trois amendements de M. Benjamin, qui portent sur l'article 266, si j'ai bien compris. M. Benjamin pourrait proposer un sous-amendement à celui de M. Cochrane, pour faire d'une pierre deux coups.

Non, ne nous lançons pas dans des sous-amendements. Régions d'abord celui de M. Cochrane.

M. Belsher: Vous ajoutez simplement les mots «développement économique».

M. Cochrane: Oui, «des régions».

Le président: Le seul changement est l'expression «leur développement régional»?

M. Cochrane: Oui, nous ajoutons «les régions et leur développement économique». Cela découle des amendements que nous avons adoptés plus tôt.

Je vais demander au secrétaire parlementaire de nous donner la position du gouvernement.

M. Thacker: Nous n'avons pas d'objection, monsieur Cochrane.

M. Robichaud: Pourquoi ne m'accorde-t-on pas le même traitement quand c'est moi qui parle de développement régional?

Le président: Lorsque vous serez assis de l'autre côté de la table et qu'il y aura à ma place un autre président, cela vous arrivera peut-être. On vous accorde le même traitement, mais vous n'obtenez pas les mêmes résultats.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

M. Angus: On peut le comprendre de différentes façons.

Le président: Non, tout le monde est traité de la même façon, mais les résultats ne sont pas toujours les mêmes.

L'amendement est adopté.

Le président: J'ai ici l'un des trois amendements que M. Benjamin a proposés, ou qui dit avoir proposés, ou plutôt qu'il a remis au président et qu'il va sans doute proposer. C'est de toute évidence un sous-amendement à celui que nous venons d'adopter.

M. Benjamin: Je propose que le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, doit amendé par substitution au paragraphe 266(2) à la ligne 2, page 139, des mots "sur les expéditeurs, voyageurs et transporteurs, de même que sur les régions et sur le commerce"—mais cela a maintenant été modifié par M. Cochrane—par ce qui suit:

sur les expéditeurs, les voyageurs, les employés et les transporteurs, ainsi que sur les régions, le commerce et les relations de travail.

[Texte]

We may have to change the word "regions" to "regions and their economic development" to be in accordance with Mr. Cochrane's amendment, which was just adopted.

• 1545

As a consequence of Mr. Cochrane's amendments, which we have adopted, we would insert the trade and labour relations—

Mr. Ouellet: After the word "development".

Mr. Benjamin: —after the words "economic development". I did not think the government was accepting any more amendments, but since they did accept one just now—

The Chairman: Let us worry about the grammar of it depending on what happens to it.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: To expedite matters, you are moving what you have moved; would you like to clarify so members know. . . ?

Mr. Benjamin: Yes. The Canadian Air Line Pilots Association sent a telex prior to the deadline and then followed it up with a supplementary telex with suggested amendments to several clauses of the bill starting with clause 3—and that one we did try, but it failed. Clause 73 you might have to try at report stage. On clause 266 they suggest three amendments. Since these are not what you could call a bunch of raving socialists but are the front-line troops in transportation, I place much more credence in what airline pilots think we should have in the bill than in what many others think.

So I do not take credit for the authorship of this, but I think it is worthy of inclusion because, as I tried to do earlier about the matter of successor rights, it seems to me the whole matter of employee relations and rights is part and parcel of what is called. . .

Can I have anybody's attention around here?

Mr. Ouellet: Yes, we are listening. We are just waiting until you are finished to vote in favour of it.

The Chairman: We had the explanation for it; we have accepted the amendments for the consideration—

Mr. Benjamin: I was just making the argument in favour of my resolution.

The Chairman: But you did not have to make it. You have been very good and everyone has been very good.

Mr. Ouellet: You are killing your own resolution by speaking on it.

The Chairman: You are killing your own resolution, exactly. You have had the consent of everybody. What is your goddamned resolution?

[Traduction]

Il va peut-être falloir changer "régions" pour "régions et leur développement économique" pour respecter l'amendement de M. Cochrane qui vient juste d'être amendé.

Puisque les amendements de M. Cochrane ont été adoptés, il faudrait insérer le commerce et les relations de travail. . .

M. Ouellet: Après «économique».

M. Benjamin: . . . après «développement économique». Je croyais que le gouvernement n'acceptait plus d'amendement, mais puisqu'il vient d'en accepter un. . .

Le président: Nous nous occuperons des questions grammaticales, si l'amendement est adopté.

M. Benjamin: Bon.

Le président: Pour accélérer les choses, vous avez proposé l'amendement; est-ce que vous voulez expliquer aux députés. . . ?

M. Benjamin: Oui. L'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes nous a fait parvenir un texte avant la date limite, et elle l'a fait suivre d'un autre télex proposant des amendements à divers articles du projet de loi, en commençant par l'article 3—nous avons essayé, mais ça n'a pas passé. Pour l'article 73, il va peut-être falloir essayer à l'étape du rapport. Pour l'article 266, l'Association propose trois amendements. Comme ce ne sont pas exactement des toqués du socialisme, mais les troupes de première ligne des transports, j'accorde beaucoup plus de poids à l'opinion des pilotes de lignes aériennes sur ce que devrait contenir ce projet de loi, que je n'en accorde à l'opinion de bien d'autres gens.

Le mérite de ces amendements ne me revient donc pas, mais je pense qu'ils valent la peine d'être adoptés, comme j'ai essayé de faire adopter plus tôt l'amendement sur les droits des créanciers futurs; il me semble que toute la question des relations de travail et les droits des employés fait partie de ce que l'on appelle. . .

Puis-je avoir votre attention?

M. Ouellet: Oui, nous vous écoutons. Nous attendons simplement que vous en ayez fini pour l'adopter.

Le président: Vous nous l'avez expliqué; les amendements ont été jugés recevables. . .

M. Benjamin: Je faisais simplement l'argumentation en faveur de ma résolution.

Le président: Mais ce n'était pas nécessaire. Vous êtes très bien, et tout le monde a été très bien.

M. Ouellet: Avec votre argumentation, vous détruisez toute possibilité de faire adopter votre résolution.

Le président: Exactement, vous enterrez votre propre résolution. Nous avons le consentement unanime. Quelle est votre foutue résolution?

[Text]

Mr. Benjamin: I was on my last sentence, which I thought would be overwhelmingly convincing.

The Chairman: Will that be your last sentence for the three of them?

Mr. Benjamin: No!

The Chairman: That is what I was afraid of.

Mr. Benjamin: I would hope that the whole matter of employee and successor rights and the rights of the creditors and contractors with the transportation companies are considered part and parcel of the public interest. I will leave it at that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Question.

Mr. Belsher: If he wanted to talk about labour, why did he not talk about management's rights there too?

Mr. Benjamin: We have already done that.

Mr. Belsher: We have?

Mr. Benjamin: Yes, in numerous places—

Mr. Belsher: In the review of the act here?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Belsher: In this clause? No, I do not think we have.

Mr. Benjamin: In numerous clauses of the bill: we have already provided for the rights of management to control costs—

The Chairman: Let us settle down here.

We have had it, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am trying to get one place in the bill that has something to do with employees.

The Chairman: You are killing any possible chance you had of finding receptivity. I would think, as just an unbiased opinion from the chairman, your chance is going down in direct relation to the time you speak to the interesting amendment you have advanced. So I have here a subamendment to the amendment of Mr. Cochrane to add—

Mr. Benjamin: No, it is a further amendment to that clause. Mr. Cochrane's amendment has already been adopted.

The Chairman: So we have Mr. Benjamin's amendment.

Amendment negated.

The Chairman: Next.

• 1550

Mr. Benjamin: My next one is on line 26 of page 140. Have you any others ahead of that?

The Chairman: I think we have Mr. Robichaud's do we not?

Mr. Ouellet: No, no.

The Chairman: Okay. Mr. Benjamin, continue, please.

[Translation]

M. Benjamin: J'en étais à ma dernière phrase, qui devait emporter vos dernières réticences.

Le président: Est-ce que ce sera votre dernière phrase pour les trois amendements?

M. Benjamin: Non!

Le président: C'est bien ce que je craignais.

M. Benjamin: J'espère que toute la question des droits des employés et des créanciers futurs, ainsi que les droits des créanciers et des entrepreneurs qui ont fait affaire avec les sociétés de transport seront considérés comme partie intégrante de l'intérêt public. Je m'en tiendrai à cela.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le vote.

M. Belsher: S'il voulait parler des syndicats, pourquoi n'a-t-il pas mentionné aussi les droits de l'administration?

M. Benjamin: Cela a déjà été fait.

M. Belsher: Ah bon!

M. Benjamin: Oui, à plusieurs occasions. . .

M. Belsher: Dans notre examen de la loi?

M. Benjamin: Oui.

M. Belsher: Dans cet article? Non, je ne le pense pas.

M. Benjamin: Dans de nombreux articles: nous avons déjà donné à l'administration le droit de contrôler les coûts. . .

Le président: Un peu d'ordre.

Cela suffit, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'essaie d'introduire quelque chose dans ce projet de loi pour les employés.

Le président: Vous êtes en train de détruire toutes vos chances d'être entendu. Si vous voulez l'opinion impartiale du président, je pense que vos chances d'être entendu sont inversement proportionnelles à la longueur de votre discours sur le bon amendement que vous avez déposé. J'ai donc ici un sous-amendement à l'amendement de M. Cochrane visant à ajouter. . .

M. Benjamin: Non, c'est un nouvel amendement à l'article. L'amendement de M. Cochrane a déjà été adopté.

Le président: Nous avons donc l'amendement de M. Benjamin.

L'amendement est rejeté.

Le président: Au suivant.

M. Benjamin: Le prochain amendement porte sur la ligne 25, page 140. Y en a-t-il d'autres avant cela?

Le président: Je crois qu'il y a celui de M. Robichaud, n'est-ce pas?

M. Ouellet: Non, non.

Le président: Bon. Continuez, s'il vous plaît, monsieur Benjamin.

[Texte]

Wait, this is what happens when we have these inspirational amendments.

Mr. Benjamin: They are not inspirational, come on! What about all the government ones that got handed in since Thursday? Was that inspiration or cleaning up their act?

Mr. Ouellet: Mr. Robichaud will not become redundant because Mr. Cochrane was so well inspired by Mr. Robichaud's amendment that he—

Mr. Benjamin: He copied it word for word.

Mr. Ouellet: —decided to move one in a similar vein.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. I think you jointly should share the credit and obviously take the blame. Now, a short explanation by Mr. Benjamin on the next one.

Mr. Benjamin: Exactly. Mr. Chairman, I move that Bill C-18, an act respecting national transportation. . .

The Chairman: Wait, wait, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Sorry.

The Chairman: Let us calm down here. We have the government amendment on page 139. Mr. Benjamin's amendments are on page 140. So we have the government amendment, and I am not sure who is moving what.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, Mr. Chairman, on behalf of the government I move that subclause 266(3) of Bill C-18 be amended: (a) by striking out lines 31 to 35 on page 139 and substituting the following:

(b) the effect of confidential contracts for the transport of rail freight on shippers and on the efficiency of the rail transportation system in the various regions of Canada;

(b) by striking out lines 26 and 27 on page 140 and substituting the following:

graph (i); and

(i) the effect of sections 134 to 142 on the revenues, financial viability, capital investment and service levels of railway companies;

(j) such additional matters as the Gover-

Mr. Ouellet: I agree.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Agreed.

The Chairman: Oh, okay. What is going on here? An explanation, Ms Bloodworth or. . . ?

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, in the first part it is a rewording; the present wording left out an "on" and did not make much sense.

[Traduction]

Attendez. Voilà ce qui arrive quand on nous apporte ces amendements inspirés à la dernière minute.

M. Benjamin: Voyons, ils ne sont pas inspirés de la dernière minute! Et qu'en est-il alors de tous les amendements que le gouvernement a reçus depuis jeudi? Est-ce que c'était de l'inspiration de dernière minute, ou du ménage?

M. Ouellet: M. Robichaud ne sera pas redondant puisque son amendement a si bien inspiré M. Cochrane qu'il a. . .

M. Benjamin: Il l'a repris mot pour mot.

M. Ouellet: . . . décidé d'en proposer un dans le même sens.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Je crois que vous devriez partager le mérite et bien entendu accepter le blâme. Maintenant, une brève explication de M. Benjamin sur l'amendement suivant.

M. Benjamin: Exactement. Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports. . .

Le président: Attendez, attendez, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Désolé.

Le président: Calmons-nous. Nous avons un amendement de la majorité à la page 139. Les amendements de M. Benjamin portent sur la page 140. Nous avons donc d'abord l'amendement du gouvernement, et je ne sais pas qui l'a proposé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, monsieur le président, au nom du gouvernement je propose que le paragraphe 266(3) du projet de loi C-18 soit modifié par: a) substitution, aux lignes 33 à 37, page 139, de ce qui suit:

b) l'effet de la conclusion de contrats confidentiels pour le transport de marchandises par chemins de fer sur les expéditeurs et sur l'efficacité du réseau de transport ferroviaire dans les diverses régions du Canada;

b) substitution, à la ligne 26, page 140, de ce qui suit:

(i) l'effet des articles 134 à 142 sur les recettes, la rentabilité, les investissements en immobilisations et les niveaux de service des compagnies de chemins de fer;

j) tous autres facteurs que le gouverneur

M. Ouellet: Je suis d'accord.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Entendu.

Le président: Ah, bon. Qu'est-ce qui passe ici? Une explication, madame Bloodworth ou. . . ?

Mme Bloodworth: Monsieur le président, pour la première partie, il s'agit d'une reformulation; on avait oublié la préposition «sur», et cela ne voulait plus dire grand-chose.

[Text]

The second one is in connection with the suspension power that was put in earlier in the act. This is the power to review.

Amendment agreed to.

The Chairman: Now we move to Mr. Benjamin's on page 140.

An hon. member: Go ahead and move it.

Mr. Benjamin: Well, the chairman is still busy there.

Mr. Ouellet: Let us go.

Mr. Benjamin: Well, he told me to hold it.

Mr. Ouellet: No, no, he said to go ahead.

Mr. Benjamin: Are you ready now, Mr. Chairman? I need your moral support here.

The Chairman: I am sorry; I had some knowledge that would make you very happy because it makes me very sad. I mean it is not sad personally but politically.

Mr. Benjamin: Oh.

The Chairman: So therefore it would make you happy.

Mr. Ouellet: Another poll?

The Chairman: Oh, the polls. . . You young boys will know that poles are just for dogs, and they come and go.

Mr. Angus: He keeps telling me that.

The Chairman: I must say you are a nice young man, Mr. Angus, but do not get carried away with the polls.

• 1555

Mr. Angus: I am feeling pretty old, so I appreciate the comment.

The Chairman: Even the Pope has problems with the Poles. But anyway—Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-18 be amended in clause 266, section 3, on page 140, by adding immediately after line 26 the following therefor:

(h) the effect on employment and labour relations and by renumbering the clause to reflect this change.

Mr. Ouellet: Before the government members turn it down, I think we should reflect on this. Frankly, what Mr. Benjamin moved here is a simple thing that I think is part and parcel of what this general review is all about.

The review should take into account a number of factors, and they are enumerated here at subclause 266(3); that is, that we should put in the act at the time of the review of such a major piece of legislation—that we regard the effect that this legislation would have on employment and labour relations is certainly not something so terrible to ask.

I think it makes sense that of all the factors will be reviewed. The effect that deregulation might have on

[Translation]

La deuxième partie a trait au pouvoir de mise en suspens qui est prévu dans la loi. C'est le pouvoir de réexamen.

L'amendement est adopté.

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement de M. Benjamin, à la page 140.

Une voix: Allez-y, proposez-le.

M. Benjamin: Mais le président est encore occupé.

M. Ouellet: Allons-y.

M. Benjamin: Il m'a dit d'attendre.

M. Ouellet: Non, non, il a dit d'y aller.

M. Benjamin: Êtes-vous prêt, monsieur le président? J'ai besoin de votre appui moral.

Le président: Désolé; j'ai appris quelque chose qui vous ferait grand plaisir car cela m'attriste beaucoup. Je ne veux pas dire personnellement, mais sur le plan politique.

M. Benjamin: Oh!

Le président: Vous seriez donc très content.

M. Ouellet: Un autre sondage?

Le président: Oh, les sondages. . . Vous apprendrez, jeunes gens, qu'ils ne veulent rien dire, et qu'ils finissent par passer.

M. Angus: C'est ce qu'il me dit sans cesse.

Le président: Je dois dire que vous êtes un brave jeune homme, monsieur Angus, mais ne vous laissez pas emballer par les sondages.

M. Angus: J'apprécie le compliment, car je me sens plutôt vieux.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le paragraphe 266(3) du projet de loi C-18 soit modifié par ajout, immédiatement après la ligne 25, à la page 140, de ce qui suit:

h) l'effet sur l'emploi et les relations de travail; et en renumérotant l'article en conséquence.

M. Ouellet: Avant que les députés de la majorité ne rejettent l'amendement, je crois qu'il serait bon d'y réfléchir. Franchement, la proposition de M. Benjamin fait partie intégrante, à mon avis, de l'objectif général de ce ré-examen.

Cet examen devrait prendre en compte un certain nombre de facteurs, qui sont énumérés ici au paragraphe 266(3); demander que dans le cadre de l'examen d'une loi aussi importante, que l'on étudie son effet sur l'emploi et les relations de travail, ce n'est pas une exigence si extraordinaire.

Il me semble sensé d'examiner tous les facteurs. Je ne pense pas que ce soit trop exiger que de demander que

[Texte]

employment in the transport industry, and the effect that deregulation might have on labour relations in the transport industry, is certainly not too much to ask.

I hope that members of the committee will accept such an amendment.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to move a subamendment to insert the words "management-" between "and labour". So it would read:

The effect upon employment and management-labour relations

etc.

I do so in terms of clarification. We always use the term labour relations. We infer from those words that it means both sides. But obviously there is a perception that it is a one-sided thing, and I think what we are talking about here is the impact on the relationship between the management and the employees, as well as the process called labour relations.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would like a point of clarification.

The Chairman: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps in the testimony of Mr. Angus you could indicate to the committee that, with the labour councils that appeared before this committee, the management was always in favour and in complete agreement with the reports that were given before the committee, if you are talking about labour and labour relations and employees.

Mr. Angus: Pardon?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): When the labour councils appeared before this committee in testimony, were those briefs with the labour councils and employees, and/or, were they always in accord with management?

Mr. Angus: No, they were not.

Mr. Benjamin: Of course not.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay. So I guess—

Mr. Angus: But you missed the point, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I find it funny that you are adding labour—

The Chairman: No, no, Mr. Gray. Mr. Reid.

Mr. Benjamin: Of course you find it funny.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I do not find it funny, I find it very serious.

Mr. Benjamin: You do not give a damn about the workers.

The Chairman: No, no—

[Traduction]

l'on examine l'effet de la déréglementation sur l'emploi dans le secteur des transports, et son effet sur les relations de travail dans ce même secteur.

J'espère que les membres du Comité accepteront l'amendement.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je désire proposer un sous-amendement pour remplacer les mots «de travail» après «relations» par «employeurs-employés». L'amendement se lirait donc ainsi:

L'effet sur l'emploi et les relations employeurs-employés

etc.

C'est pour que ce soit plus clair. Nous parlons toujours de relations de travail. Nous donnons à l'expression le sens des relations entre les deux parties. Mais on a l'impression que cela ne tient qu'à une des parties, et il s'agit ici de l'effet de la loi sur les relations entre la direction et les employés, et non seulement des relations de travail.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais un éclaircissement.

Le président: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans le contexte de la déclaration de M. Angus, vous pourriez peut-être rappeler au Comité qu'avec tous les conseils syndicaux qui ont comparu devant ce Comité, la direction souscrivait toujours entièrement aux rapports qui nous étaient soumis, si vous voulez parler de relations de travail et d'employés.

M. Angus: Pardon?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Lorsque les conseils syndicaux ont témoigné devant le Comité, les mémoires présentés par les conseils et par les employés partageaient-ils toujours le point de vue de la direction?

M. Angus: Non.

M. Benjamin: Bien sûr que non.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Bon. Alors je présume. . .

M. Angus: Mais vous n'avez pas compris, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je trouve drôle que vous ajoutiez relations de. . .

Le président: Non, non, monsieur Gray. Monsieur Reid.

M. Benjamin: Bien sûr que vous trouvez cela drôle.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je ne trouve pas cela drôle, je trouve cela très sérieux.

M. Benjamin: Vous vous fichez complètement des travailleurs.

Le président: Non, non. . .

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I care about the workers, but you do not bite the hand that feeds you.

The Chairman: Gentlemen, we are almost coming to the end of Bill C-18, with fundamental differences of opinion that may be there or may not be there. Let us get on with clause-by-clause and save the fundamental debate until the matter goes back to the House. Let us not be provocative.

Mr. Benjamin: Tell that to Mr. Gray.

The Chairman: I will tell that to everybody, including the Chairman, and that is the hardest.

Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, when we concern ourselves with an agency review, whether it is two years, four years, or whatever—we have heard a lot about Crown corporations having to seize control of management and the results of it. What is wrong with including management in the matters that they might consider—and this reminds me of the Cochrane-Robichaud controversy here, with respect to the amendment, when Mr. Belsher raised the question of management. They could include an item, and then they could consider it or not, depending on what evidence comes before it, management, labour relations.

• 1600

You see the effect. As has been said, nowhere have we concerned ourselves with them, or not when introducing these bills—"employee relations"—necessarily, but there might be concern for future... Management, cost-effectiveness, and labour relations.

The Chairman: A very good question, Mr. Reid. These are just factors to be considered in the review, that is all.

Mr. Thacker: As I have read the bill, it is a comprehensive review, and I do not think we particularly need to put this in to have it covered. They are going to look at it all in any event, if they want to, and the witnesses will be called—

Mr. Benjamin: Where does it say that?

Mr. Thacker: They are to do a comprehensive review of the operation of this proposed act, the provisions of the Railway Act, the Shipping Conferences Exemption Act, the Motor Vehicle Transport Act, and any other act of Parliament for which the Minister is responsible.

The Chairman: But Mr. Thacker, if they are going to do it anyway, does it do any harm to stick it in?

Mr. Thacker: They are assessing it on shippers, travellers, carriers, regions; with the specific addition of regional economic impact, which was not in. So frankly, I

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je m'intéresse au sort des travailleurs, mais on ne mord pas la main qui vous nourrit.

Le président: Messieurs, nous touchons presque à la fin de cet examen du projet de loi C-18, avec toutes les différences fondamentales d'opinion qu'il peut y avoir. Continuons l'étude article par article et laissons les débats philosophiques jusqu'au rapport à la Chambre. Pas de provocation.

M. Benjamin: Dites-le à M. Gray.

Le président: Je le dis à tous, y compris au président, et c'est le plus dur.

Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, à propos de l'examen de l'Office, que ce soit dans deux ans, dans quatre ans ou autre—on a beaucoup parlé des sociétés de la Couronne qui doivent prendre en main la direction, et ce que cela donne. Qu'y a-t-il de mal à mentionner la direction dans les facteurs à considérer—et cela me rappelle la controverse Cochrane-Robichaud—à propos de l'amendement, lorsque M. Belsher a abordé la question de la direction. On pourrait l'inclure comme facteur, la direction et les relations de travail, elles pourraient être prises en considération ou non, selon les faits qui se présentent.

Vous voyez quelles seraient les conséquences. Comme on l'a déjà fait remarquer, nous ne nous sommes nullement préoccupés des relations patronales-syndicales, jusqu'à maintenant, et certainement pas en déposant ces projet de loi-ci; ce serait peut-être important pour l'avenir que de tenir compte des relations patronales-syndicales et de la rentabilité.

Le président: C'est une excellente question, monsieur Reid. Il s'agit uniquement de facteurs dont on devrait tenir compte au moment de l'examen.

M. Thacker: Si je comprends bien le projet de loi, on parle d'un examen complet, et je ne vois pas pourquoi il serait nécessaire d'insérer cet élément particulier. Au besoin, on peut tenir compte de cet élément, et on peut même convoquer les témoins...

M. Benjamin: Qu'est-ce qui vous y oblige dans le libellé actuel?

M. Thacker: Il faut procéder à un examen complet de l'application de la loi, des dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, de la Loi sur le transport par véhicule à moteur et de toute autre loi fédérale dont le ministre est responsable.

Le président: Mais monsieur Thacker, puisque c'est ça qu'on va faire de toute façon, quel mal y a-t-il à l'inclure de façon expresse au libellé?

M. Thacker: On évalue l'effet des lois sur les expéditeurs, les voyageurs, les transporteurs et sur les régions; on a même ajouté au libellé original «les

[Texte]

think it is there. If the committee feels it wants to put it in, okay.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I do not profess to be an expert, but when we get into the area of employment and management and labour relations, as the Minister said to us yesterday before the committee, as he answered a question to Mr. Benjamin in the House between 2.15 p.m. and 3 p.m. this afternoon, that is covered—

The Chairman: I do not care what happened in the House.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): —under the Labour Code.

The Chairman: Well, let it be covered.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): When it comes to Bill C-18, we are going above and beyond what is already covered in another department, as was explained before us by Mr. Mulder from the Justice department this morning.

I would recommend to the members that we vote against the amendment.

The Chairman: We have had the Parliamentary Secretary say he thinks it is going to be covered anyway. He also said, in a general way, in a very co-operative spirit, that if the members want to have it in, it is a factor to be considered. It has no fundamental effect in operational expediency, I gather. I think we should put it to a vote.

An hon. member: What was the question?

The Chairman: First it is on the subamendment of Mr. Angus to amend the motion by Mr. Benjamin. . . that the motion of Mr. Benjamin be amended by inserting between "and" and "labour" the word "management-", as I understand it.

Subamendment agreed to.

The Chairman: I am now putting the question on Mr. Benjamin's amendment, which is to insert (h), the effect on employment and management-labour relations, and by re-numbering the clause to reflect this change. There will be a consequential change.

Amendment agreed to.

Mr. Angus: Mr. Chairman, a procedural point. Because this is subclause 266(3), do we need to have this back in subclause 266(2) in the same manner?

The Chairman: No, we have it here.

Mr. Benjamin: We tried it in subclause 266(2) and it got defeated.

The Chairman: Yes, it got defeated.

Clause 266 as amended agreed to.

[Traduction]

retombées économiques régionales». À vrai dire, je pense que tout y est. Mais si le Comité veut être plus précis, d'accord.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je ne suis pas un expert; mais comme l'a dit le ministre hier au Comité et comme il a répondu à M. Benjamin à la Chambre cet après-midi entre 14h15 et 15 heures, tout ce qui touche aux relations de travail relève. . .

Le président: Je ne m'intéresse pas à ce qui s'est passé à la Chambre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): . . . du Code du travail.

Le président: Dans ce cas, que cela relève du Code du travail.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans le projet de loi C-18, nous allons plus loin que ce qui relève simplement d'un autre ministère, comme nous l'a expliqué ce matin M. Mulder du ministère de la Justice.

Je recommande aux membres du Comité de rejeter l'amendement.

Le président: Le secrétaire parlementaire vient de dire que le Code du travail en tiendra compte de toute façon. Mais il comprend aussi que d'autres membres du Comité veuillent le voir inscrit de façon expresse. Si je comprends bien, cela ne permet ni d'aller plus vite ni plus lentement. Nous devrions passer aux voix.

Une voix: Sur quoi votons-nous?

Le président: D'abord, sous le sous-amendement de M. Angus visant à amender la motion de M. Benjamin, c'est-à-dire de parler plus expressément de «relations patronales-syndicales» plutôt que de parler uniquement de «relations de travail».

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Je mets maintenant aux voix l'amendement de M. Benjamin qui vise à ajouter un alinéa h) «l'effet sur l'emploi et sur les relations patronales-syndicales», et qui vise à renuméroter l'article en conséquence. Il y aura d'ailleurs un autre changement corrélatif.

L'amendement est adopté.

M. Angus: Monsieur le président, une question de procédure. Puisque nous l'incluons au paragraphe 266(3), est-ce qu'il faut apporter les mêmes modifications au paragraphe 266(2)?

Le président: Non, cela y est déjà.

M. Benjamin: Nous avons essayé de le proposer au paragraphe 266(2), mais la proposition a été rejetée.

Le président: En effet.

L'article 266, tel qu'amendé, est adopté.

[Text]	[Translation]
On clause 267— <i>For certain years</i>	Article 267— <i>Années particulières</i>

• 1605

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on clause—

The Chairman: A government one comes first.

Mr. Benjamin: Oh, does it?

An hon. member: Which one is it?

The Chairman: I gather it is clause 267.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): On behalf of the government, I move that clause 267 of Bill C-18 be amended:

(a) by striking out line 26 on page 141 and substituting the following:

Parliament;

(e) the effect of sections 134 to 142 on the revenues, financial viability, capital investment and service levels of railway companies; and

(b) by relettering the subsequent paragraph.

The Chairman: Do we have an explanation?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I have another one, beginning from line 30.

Mr. Ouellet: Why do we not dispose of this one?

The Chairman: We have to dispose of them one at a time, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am just giving you forenotice.

The Chairman: I do not need forenotice once I get the amendments—and I must say that I do not have them.

We have Mr. Gray's amendment. Do we have any explanation, Ms Bloodworth?

Ms Bloodworth: This is the companion clause to the suspension power again, the one that will trigger the possibility of the Governor in Council to suspend CLRs.

Amendment agreed to.

The Chairman: We have another amendment to clause 267, one of Mr. Benjamin's.

Mr. Benjamin: There will be a one-word alteration. I move that Bill C-18 be amended in subclause 267(3) on page 141 by adding immediately after line 28 the following:

(f) the effect on employment and management-labour relations.

The Chairman: Mr. Thacker.

Mr. Thacker: I strongly oppose this particular amendment because this review is a yearly review starting at the end of 1988. Members will notice from subclause

M. Benjamin: Monsieur le président, à l'article. . .

Le président: C'est l'amendement du gouvernement qui vient en premier.

M. Benjamin: Ah oui?

Une voix: Lequel est-ce?

Le président: Je suppose que c'est l'amendement à l'article 267.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Au nom du gouvernement, je propose que l'article 267 du projet de loi C-18 soit modifié par:

a) insertion, après la ligne 28, page 141, de ce qui suit:

«e) l'effet des articles 134 à 142 sur les recettes, les investissements en immobilisations et les niveaux de service des compagnies de chemin de fer;»

b) les changements de désignation littérale qui en découlent.

Le président: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'en ai un autre à proposer qui commence à la ligne 31.

M. Ouellet: Pourquoi ne pas voter sur celui-ci d'abord?

Le président: Monsieur Gray, nous n'en faisons qu'un à la fois.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je ne faisais que vous prévenir.

Le président: Je n'ai pas besoin qu'on me prévienne, dans la mesure où j'ai en main les amendements, ce qui n'est pas le cas.

Madame Bloodworth, pouvez-vous nous expliquer pourquoi M. Gray présente cet amendement?

Mme Bloodworth: Il s'agit d'une disposition parallèle à celle du pouvoir de suspension, c'est-à-dire d'une disposition qui permettra au gouverneur en conseil de suspendre les prix de ligne concurrentiels.

L'amendement est adopté.

Le président: M. Benjamin veut proposer un autre amendement à l'article 267.

M. Benjamin: Je veux simplement changer un mot. Je propose que le projet de loi C-18 soit amendé au paragraphe 267(3) en ajoutant, après la ligne 28 de la page 141 ce qui suit:

f) l'effet sur les relations de travail et les relations patronales-syndicales.

Le président: Monsieur Thacker.

M. Thacker: Je m'y oppose fermement, puisqu'il s'agit d'un examen annuel commençant à la fin de 1988. Vous remarquerez que le paragraphe 267(2) énumère une liste

[Texte]

267(2) that it is a much narrower range of items. It is change in tariffs of carriers, changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers, changes in the structure and performance of the transport industry. It is not meant to be a comprehensive review, which the four-year one would be, and so it seems to me that is a substantial difference in substance.

Mr. Ouellet: Could we have a roll call on this, please?

Amendment negatived: Nays: 5; Yeas: 4.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would move, on behalf of the government, that clause 267 of Bill C-18 be amended

(a) by striking out lines 30 to 33 on page 141 and substituting the following:

on the review in respect of a year

(a) shall include a summary of notices made under subsection 160(1), applications made under subsection 160(4) and abandonment dates fixed under section 168 during the year, as well as of the plans of every railway company under its jurisdiction for the giving of such notices and the making of such applications during the following year; and

(b) shall be submitted by the Agency to the Minister on or before May 31 of the following year.

• 1610

(b) by adding immediately after line 23, on page 142, the following:

(10) On or before March 1, 1988, the Agency shall submit to the Minister a report containing the summary referred to in paragraph (3)(a) in respect of the year 1987.

Mr. Ouellet: Explanation, please.

Ms Bloodworth: This includes in the review a requirement that the agency would provide in this report a summary of the applications for abandonment that have been made and disposed of and the applications planned for by the railways during the following year. It also provides for a similar type of summary to be provided for the first year, March 1, 1988, where there is not an annual review report to include it in.

Mr. Ouellet: Is this what Mr. Layton was asking for in his letter?

Ms Bloodworth: Yes, I believe Mr. Layton referred to it earlier this morning.

Amendment agreed to.

Clause 267 as amended agreed to.

On clause 271—*Jurisdiction continues after expiration of time*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would move that clause 271 be deleted.

[Traduction]

beaucoup plus restreinte de facteurs. On parle de modifications des tarifs des transporteurs, de changements du niveau de services offerts par les transporteurs aux expéditeurs et aux voyageurs, de changements au niveau de la structure et de l'efficacité de l'industrie des transports. Il ne s'agit pas ici d'un examen complet, comme celui qui se fait à tous les quatre ans, et c'est pourquoi il ne faut pas que l'envergure soit la même.

M. Ouellet: Pourrions-nous avoir un appel nominal?

L'amendement est rejeté: Contre: 4; Pour: 5.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 267 du projet de loi C-18 soit modifié par:

a) substitution, aux lignes 31 à 34, page 141, de ce qui suit:

«Rapport (3) Le rapport faisant état des conclusions de l'Office suivant son examen et portant sur une année:

a) contient un résumé des avis donnés en vertu du paragraphe 160(1), des demandes présentées en vertu du paragraphe 160(4) et des dates d'abandon fixées en vertu de l'article 168 au cours de l'année, ainsi que les plans de toutes les compagnies de chemin de fer qui relèvent de sa compétence relatifs aux avis et aux abandons envisagés pour l'année suivante;

b) est soumis au ministre par l'Office au plus tard le 31 mai de l'année suivante.»

b) insertion, après la ligne 25, page 142, de ce qui suit:

(10) L'Office soumet au ministre, au plus tard le 1^{er} mars 1988, un rapport qui contient le résumé visé à l'alinéa (3)a) portant sur l'année 1987.

M. Ouellet: Pourquoi, je vous prie?

Mme Bloodworth: Ceci permet d'exiger, au cours de l'examen, que l'Office donne un résumé des demandes d'abandon qui ont déjà été réglées et des demandes prévues pour l'année suivante par les chemins de fer. Cela permet d'exiger également un résumé de la première année qui sera soumis le 1^{er} mars 1988, même s'il n'y aura pas encore eu d'examen annuel.

M. Ouellet: Est-ce que c'est ce que demande M. Layton dans sa lettre?

Mme Bloodworth: Oui, je pense que M. Layton en a parlé ce matin.

L'amendement est adopté.

L'article 267, tel qu'amendé, est adopté.

Article 271—*Compétence non touchée*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je propose de supprimer l'article 271.

[Text]

The Chairman: As you have heard before, Mr. Gray, a motion to delete is out of order. You either vote for the clause or not. Members, a motion to delete by itself is out of order.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would then call for the vote.

The Chairman: The way to delete a clause is to vote either for it or against it.

Mr. Benjamin: Is this Mr. Gray's amendment or a government amendment?

The Chairman: A government amendment.

Mr. Benjamin: Why do they want to delete that?

Mr. Ouellet: I would like to support Mr. Gray in his remarks to delete this clause. I think it is unfair that there be such a wide power in one clause that does away with all the time limits that have been imposed. If you read this clause, which says "Where anything is authorized or required by this Act to be done by a person or body within a specified time. . .", all these specified times are gone by the board if they think they cannot meet the deadline. I do not think this clause makes sense. Frankly, there are time limits on a number of initiatives to be taken. I applaud the government for doing away with this clause; it should not be there.

The Chairman: What happens if one does not comply with the time limits in the bill?

Mr. Benjamin: He is fired. They are fired.

The Chairman: If there are time limits in the bill where the agency is supposed to do something and does not do it, what recourse does Joe Citizen have?

I thought one of the purposes of this bill was to have very definite time limits, and, quite frankly, I think a lot of them are unreal. I just do not see how an agency in a brand new environment—and I am speaking as a Member, not as a chairperson—can even begin to uphold. . . And, frankly, I am amazed the opposition has not dove into this more.

But just to throw it out rhetorically, if the agency does not comply with some of the time limits in the bill with the removal of this clause, what recourse does the shipper or the carrier have?

Ms Bloodworth: In most cases what would happen, if it is an application someone has made, and the agency does not make the decision within the required time limit, the party would have the right to go to court and get a writ of mandamus ordering the agency to comply with the time limit. There are certain exceptions, like in the acquisitions provision, where they would actually lose jurisdiction to disallow something.

The Chairman: I must say, Ms Bloodworth, you are very frank with the committee. I must say you bother this person of the committee, but your frankness is commendable. Here we have got into a situation of a deregulated environment, where we are not supposed to

[Translation]

Le président: Je répète, Monsieur Gray, que toute motion visant la suppression d'un article est irrecevable. On ne peut qu'adopter un article ou le rejeter. Donc, votre motion est en elle-même irrecevable.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans ce cas-là, je demande le vote.

Le président: Pour supprimer un article, il suffit de le rejeter.

M. Benjamin: S'agit-il de l'amendement de M. Gray ou d'un amendement du gouvernement?

Le président: D'un amendement du gouvernement.

M. Benjamin: Pourquoi voudrait-on le supprimer?

M. Ouellet: Je suis d'accord avec M. Gray. Il me semble en effet injuste que cet article accorde autant de pouvoirs, et ne tient pas compte de tous les délais impartis ailleurs. Si vous lisez bien l'article, on parle d'accomplir un fait prévu par la loi dans un délai imparti et rien de tout cela ne tient si l'on ne respecte pas le délai. D'après moi, l'article n'est pas logique. Il est nécessaire d'impartir des délais, et je félicite le gouvernement de supprimer cet article qui n'aurait pas dû être inclu au projet de loi au départ.

Le président: Que se passe-t-il si quelqu'un ne respecte pas le délai prévu par le projet de loi?

M. Benjamin: Il est tout simplement renvoyé.

Le président: Quel recours à M. Toutlemonde, si l'Office ne respecte pas le délai imposé dans le projet de loi pour agir?

Je pensais que l'un des objectifs du projet de loi, c'était d'imposer des délais bien précis, mais à vrai dire, ils ne me semblent pas très réalistes pour la plupart. Je ne vois pas comment un nouvel Office qui travaille dans un tout nouveau milieu pourrait. . . je vous parle ici comme député et non pas comme président. Je suis surpris que l'Opposition n'ait pas approfondi cette question.

Théoriquement, si l'Office ne respecte pas certains délais impartis dans le projet de loi, et que cet article soit rejeté, quel recours ont alors les expéditeurs ou les transporteurs?

Mme Bloodworth: Dans la plupart des cas, si l'Office ne rend pas sa décision au sujet d'une demande dans le délai imparti, la partie lésée a le droit de demander à un tribunal d'ordonner à l'Office, par un bref de mandamus, de respecter ces délais. Mais dans certains cas, celui des acquisitions notamment, on pourrait retirer à l'Office la compétence de rejeter une demande.

Le président: Madame Bloodworth, j'admire votre franchise. Je dois dire que vous m'embarrassez personnellement, mais je vous trouve très franche. Nous sommes censés vouloir déréglementer ces domaines, nous ne sommes pas censés en dégager trop de jurisprudence, et

[Texte]

have much jurisprudence, and you are telling me that with the removal of this clause moved by my friend, Mr. Gray—

• 1615

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Former friend.

The Chairman: —on behalf of the government, we are not going to worry about jurisprudence, we are going to go have to go to writs of *mandamus*, prerogative writs, and lawyers ad infinitum.

Ms Bloodworth: Only if the agency fails to meet a time limit. I think the direction is clearly given by the bill for the agency to meet time limits. But if they do not, there is a remedy available for parties who are prejudiced by that.

The Chairman: I had one writ of *mandamus* in my life, when I practised law in British Columbia, and I almost lost my call to the Bar on it.

Mr. Benjamin: You had the wrong guy for a lawyer.

The Chairman: Anyway, the government has moved the amendment to delete the clause. But in effect that means we vote for the clause or against it.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, do we have to delete the whole clause? Could we accomplish this with only deleting part of this?

Ms Bloodworth: I am not too sure what part you would try to delete. I assume it has something to do with the agency's time limits.

Mr. Belsher: This is it; so there is a cover there for the people without their having to resort to the court system.

Ms Bloodworth: Well, it is not this clause that causes them to go to the court system. This clause would prevent them from going and getting a writ of *mandamus*, because the court would say they do not have to listen to the time limits. I think the main effect of time limits, practically, is a direction to the agency to order its affairs such that it complies with the time limits. That is the main practical effect of time limits, I think.

Clause 271 negatived.

On clause 273—*Definition of "former authority"*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that clause 273 of Bill C-18 be amended (a) by striking out line 47 at page 145 and substituting the following:

shall continue to exist and the members thereof shall continue in office as such.

and (b), by adding thereto, immediately after line 49 on page 146, the following:

Members of former authority

[Traduction]

pourtant vous me dites qu'en adoptant l'amendement que mon ami, M. Gray. . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ancien ami.

Le président: . . . présente au nom du gouvernement, nous n'aurons plus à nous préoccuper de la jurisprudence, car il nous suffira de demander des brefs de *mandamus* ou des ordonnances émises en vertu de la prerogative royale ou alors d'avoir recours à des avocats à l'infini.

Mme Bloodworth: Non, seulement si l'Office ne respecte pas les délais impartis. Il me semble que le projet de loi incite fortement au départ l'Office à respecter les délais. Mais à défaut de cela, les parties qui se sentent lésées ont maintenant un recours.

Le président: J'ai eu une fois dans ma vie un bref de *mandamus*, lorsque j'exerçais le droit en Colombie-Britannique, et j'y ai presque perdu mon admission au Barreau.

M. Benjamin: C'est que vous étiez représenté par le mauvais avocat.

Le président: Quoiqu'il en soit, le gouvernement propose un amendement visant à supprimer l'article, ce qui revient à l'adopter ou à le rejeter.

M. Belsher: Monsieur le président, faut-il supprimer l'article dans son ensemble? Ne serait-il pas possible d'en supprimer uniquement une partie.

Mme Bloodworth: Quelle partie voudriez-vous supprimer? Celle qui porte sur les délais impartis à l'Office?

M. Belsher: Oui; cela permettrait aux parties lésées d'avoir recours à autre chose qu'aux tribunaux.

Mme Bloodworth: Ce n'est pas cet article-ci qui leur permet de se tourner vers les tribunaux. L'article en question les empêche d'obtenir un bref de *mandamus*, tout simplement parce que les tribunaux leur objecteraient qu'il n'est pas nécessaire de se préoccuper des délais impartis. Au fond, si l'on impose des délais, c'est tout simplement pour inciter l'Office à s'organiser de façon à faire son travail dans un temps limité. C'est cela, en pratique.

L'article 271 est rejeté.

Article 273—*Définiion de «autorité antérieure»*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que l'article 273 du projet de loi C-18 soit modifié par a) substitution à la ligne 46, page 145 de ce qui suit:

continue d'exister et ses membres sont maintenus en poste.

b) insertion, après la ligne 46, page 146, de ce qui suit:

Membres de l'autorité antérieure

[Text]

(8) While the members of the former authority continue in office in accordance with this section, they may, if so appointed, hold office as members of the Agency, but a person who, pursuant to this subsection, holds more than one office is entitled to be remunerated in respect of one only of those offices.

Termination

(9) The Governor in Council, when satisfied that subsections (3) to (5) and (8) are spent, may, by order, repeal those subsections and the former authority thereupon ceases to exist and every person appointed to hold office as member of the former authority thereupon ceases to hold that office.

No right to compensation

(10) No person appointed to hold office as member of the former authority has any right to claim or receive any compensation, damages, indemnity, or other form of relief from Her Majesty in right of Canada or from any of her servants or agents for ceasing to hold office under subsection (9) or for the abolition of that office by operation of this Act, except to the extent that such relief may be authorized or provided by order of the Governor in Council.

The Chairman: We perhaps could have a brief explanation. This is really a consequential matter of transfer from the commission to the agency, so you do not pay people two or three times and double salaries and all that. Is that basically what we are doing here? Perhaps it is not, so you had better explain it.

• 1620

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, you are correct. I think it does another thing as well. The proposed act provides for the fact that commissioners of the CTC would continue in effect for some time to continue work, and this provides for the winding-up of the CTC and the ending of it, when that work is done.

The Chairman: It is a necessary transitional clause between a commission and an agency. Is that not correct?

Ms Bloodworth: It provides for an ending of the CTC, yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, with all due respect and kindness, can a chairman of the commission draw remuneration, expenses, and an MP's pension all at the same time?

An hon. member: Yes.

The Chairman: That is not necessarily the prerogative of the officials down at the end of the table. That is under the House of Commons Act and several other acts, and you know the answer.

So, any further discussion?

Amendment agreed to.

Clause 273 as amended agreed to.

[Translation]

(8) Les membres qui sont maintenus en poste aux termes du présent article peuvent simultanément être nommés à l'Office mais alors, les personnes qui, par application du présent paragraphe, détiennent deux postes ne sont rémunérées qu'à l'égard d'un de ces postes.

Abrogation

(9) Le Gouverneur en Conseil peut, par décret, abroger les paragraphes (3) à (5) et (8) s'il est d'avis qu'ils sont périmés et l'autorité antérieure cesse d'exister, et toute personne nommée au poste de membre de l'autorité cesse d'occuper ce poste.

Exclusion de dédommagement

(10) Les personnes nommées au poste de membres de l'autorité antérieure n'ont aucun droit de réclamer ou de recevoir une compensation, des dommages-intérêts, une indemnité ou une autre forme de dédommagement de sa Majesté du chef du Canada ou de ses préposés ou mandataires en raison de l'abolition de leur poste en vertu du paragraphe (9) ou par l'application de la présente loi, sauf dans la mesure du dédommagement que le Gouverneur en Conseil peut autoriser ou prévoir par décret.

Le président: Vous pourriez peut-être nous expliquer brièvement pourquoi. Il s'agit au fond d'un renvoi corrélatif de la commission à l'Office, renvoi qui fait en sorte que l'on ne paie pas double ni triple salaire aux personnes qui sont déjà nommées. Est-ce bien cela? Si je vous ai mal compris, vous feriez mieux de nous expliquer.

Mme Bloodworth: Vous avez raison, monsieur le président, mais l'amendement vise également autre chose. Comme le projet de loi prévoit que les commissaires de la CCT continueront à travailler quelque temps encore, notre amendement prévoit la dissolution de la CCT, une fois leur travail accompli.

Le président: Si j'ai bien compris, votre amendement est nécessaire parce qu'il faut prévoir la transition entre la Commission et l'Office.

Mme Bloodworth: Oui, l'amendement dissout la CCT.

M. Benjamin: Monsieur le président, avec tout le respect et l'amitié que j'ai pour vous, le président de la Commission peut-il être rémunéré et défrayé de ses dépenses tout en recevant sa pension de député?

Une voix: Oui.

Le président: Ce n'est pas nécessairement la prerogative de ceux qui siègent à l'autre bout de la table. C'est aussi prévu par la loi organique de la Chambre des communes et de nombreuses autres lois, comme vous le savez.

Veut-on encore en discuter?

L'amendement est adopté.

L'article 273, tel qu'amendé, est adopté.

[Texte]

The Chairman: We now are in Division II, "Related and Consequential Amendments".

On clause 277

The Chairman: We have an amendment by Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I move that clause 277 be amended by adding thereto immediately following line 36 on page 147, the following:

277. (1) Section 4.1 of the Aeronautics Act is amended by adding thereto, immediately after section 4.1 thereof, the following subsection:

4. (1.1) The Minister or any person authorized by the Minister shall direct aircraft inspectors to thoroughly examine all commercial passenger aircraft in Canada at least four times per year for a period of no less than ten years from the day this Act comes into force.

We have been told on numerous occasions that the government is serious about safety, that indeed they want to make no compromise whatsoever on safety. There is a way to show that in fact they are serious when they talk about safety.

The Chairman: Mr. Ouellet, with all respect, and not taking anything away from the government's concern or any concern of any member around this table, on the question of safety, there are ways to do it and there are ways not to do it. And this is going to, in effect, speed up the consideration of quite a few of the related and consequential amendments. In the opinion of the Chair, your amendment, albeit with the greatest intentions, is totally out of order, because you are in this bill trying to amend another act, and that is out of order. It is going to confront the Chair on a couple of—

Mr. Benjamin: The bill amends another act.

The Chairman: Pardon me?

Mr. Benjamin: The bill amends another Act.

The Chairman: That is right. It amends another act, not this bill.

Mr. Benjamin: That is right.

The Chairman: And that is why it is totally out of order. And we are going to run into this on a couple of matters, some of which will pain the Chair, but more so than the great intent of this matter.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think you might think of some other reasons why the amendment proposed by Mr. Ouellet might be out of order. Since the bill amends other acts, it is in order, I submit, to move an amendment to—

Mr. Ouellet: To another act.

Mr. Benjamin: —whatever is in this bill that amends another act.

[Traduction]

Le président: Nous sommes maintenant arrivés à la section II, «Modifications connexes et corrélatives».

Article 277

Le président: M. Ouellet propose un amendement.

M. Ouellet: Je propose qu'on modifie l'article 277 en ajoutant, à la suite de la ligne 35, page 147, ce qui suit:

277. (1) L'article 4.1 de la Loi sur l'aéronautique est modifié par adjonction, à la suite de l'article 4.1, du paragraphe suivant:

4. (1.1) Le ministre ou toute personne qu'il autorise donne instruction aux inspecteurs d'aéronefs d'examiner à fond tous les aéronefs commerciaux au Canada servant au transport de voyageurs, au moins quatre fois par année sur une période d'au moins dix ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Le gouvernement nous a répété à maintes reprises qu'il n'entendait pas transiger avec la sécurité ni faire de compromis. Il montrerait à quel point il est sérieux en adoptant notre amendement.

Le président: Monsieur Ouellet, sans vouloir vous offenser et sans vouloir diminuer les préoccupations du gouvernement ou de tous les membres du Comité à l'égard de la sécurité, il y a de bonnes façons d'éviter les compromis et il y en a de mauvaises. J'essaie, en fait, d'accélérer les discussions qui pourraient s'ensuivre autour d'autres amendements connexes et corrélatifs. Dans mon opinion, même si vos intentions sont très bonnes, vous présentez un amendement qui est tout à fait irrecevable, puisque vous essayez de modifier une autre loi que le projet de loi à l'étude. Je sais que cela se représentera à quelques. . .

M. Benjamin: Mais le projet de loi modifie une autre loi.

Le président: Pardon?

M. Benjamin: Le projet de loi modifie une autre loi.

Le président: C'est exact: l'amendement modifie une autre loi, mais pas le projet de loi.

M. Benjamin: C'est cela.

Le président: Voilà pourquoi il est irrecevable. Et je sais que cette situation se répétera à quelques reprises, pour le plus grand malheur de votre président, malgré vos bonnes intentions.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense que c'est pour d'autres raisons que l'amendement de M. Ouellet pourrait être jugé irrecevable. Puisque le projet de loi à l'étude modifie d'autres lois, je trouve, quant à moi, qu'il est parfaitement recevable de proposer un amendement. . .

M. Ouellet: À une autre loi.

M. Benjamin: . . . qui toucherait un article du projet de loi qui modifierait une autre loi.

[Text]

The Chairman: No, no. If you are going to amend another act, you amend that act in that form.

Mr. Benjamin: Well it says, sir, that:

Section 4.1 of the Aeronautics Act is amended because we are doing amendments to the Aeronautics Act.

The Chairman: We are not doing amendments to the Aeronautics Act in this national transportation bill. Can you show me where subsection 277(1) of the Aeronautics Act appears in Bill C-18?

Mr. Benjamin: The whole Aeronautics Act is here and Part II of it is repealed. The whole act is in here by implication.

The Chairman: Well, everything is by implication. If you can point to me where subsection 277(1) of the Aeronautics Act is before us in Bill C-18, then you are right. If you cannot, you are wrong.

Mr. Angus: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Angus: I am just looking for the sections now, but there is a whole group of the sections in the Aeronautics Act that are enacted through this one, or tied-in—

The Chairman: Then you amend that act.

Mr. Angus: —and, in fact, the government expanded that during our deliberations.

• 1625

The Chairman: Mr. Angus, all I want is that you show me the clause Mr. Ouellet is amending in Bill C-18, without implication, without generality, without reference to other acts. We are coming to one that causes great pain to the Chair, and that is the Maritime Freight Rates Act.

Mr. Angus: And you would like us to be able to convince you.

The Chairman: Oh no, because the amendment to that will have to be done through, in the opinion of the Chair, amendment of the Maritime Freight Rates Act, and that is even more direct than this one.

Mr. Ouellet: Can I ask the officials to tell me what sections of the Aeronautics Act are repealed?

Mr. Mulder: All the sections that are repealed are the ones that provide for economic regulation now.

Mr. Ouellet: What are the numbers?

Mr. Mulder: Sections 1, 2, 7, and 8 of the Aeronautics Act, which have to do with economic regulation, have either been removed or substantially rewritten and put into Bill C-18. So this amendment just says that, as a

[Translation]

Le président: Non. Si vous voulez modifier une autre loi, il faut le faire par l'intermédiaire d'un projet de loi qui lui serait propre.

M. Benjamin: Et pourtant, cela dit bien que:

L'article 4.1 de la Loi sur l'aéronautique est modifié. Voilà bien un amendement à la Loi sur l'aéronautique.

Le président: Ce projet de loi-ci national sur les transports ne vise pas à amender la Loi sur l'aéronautique. Pouvez-vous me dire où, dans le projet de loi C-18, se trouve le paragraphe 277(1) de la Loi sur l'aéronautique?

M. Benjamin: Mais toute la Loi sur l'aéronautique s'y trouve, et c'est même la partie II qui est abrogée. Toute la loi s'y trouve implicitement.

Le président: Dans ce cas, n'importe quelle autre loi peut être ajoutée implicitement. Si vous pouvez me dire dans quelle partie du projet de loi C-18 se trouve expressément le paragraphe 277(1) de la Loi sur l'aéronautique, vous avez alors raison. Mais si vous ne le pouvez, vous avez tort.

M. Angus: Monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Angus: Je cherche de quel article il s'agit précisément, mais on trouve toute une série d'articles de la Loi sur l'aéronautique qui se trouvent arrêtés par l'adoption de cet article-ci. . .

Le président: Alors, modifiez la Loi sur l'aéronautique.

M. Angus: . . . et c'est justement ce que nous a expliqué le gouvernement lors de nos délibérations.

Le président: Monsieur Angus, je vous demande simplement de me montrer quel article du projet de loi C-18 M. Ouellet veut amender, sans qu'il y ait quelque renvoi que ce soit, implicite ou non à d'autres lois. Et je pense en particulier à l'une d'elles qui me cause beaucoup de souci, c'est-à-dire la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

M. Angus: Et vous seriez même prêt à vous laisser convaincre.

Le président: Que non, puisque je reste convaincu que tout amendement à cette loi doit passer par un projet de loi qui lui serait propre et beaucoup plus directement relié.

M. Ouellet: Les représentants du ministère pourraient-ils me dire quels articles de la Loi sur l'aéronautique sont abrogés?

M. Mulder: Tous ceux qui prévoient une réglementation d'ordre économique.

M. Ouellet: Quels sont les articles?

M. Mulder: Il s'agit des articles 1, 2, 7 et 8 de la Loi sur l'aéronautique qui portent sur la réglementation économique et qui ont été abrogés ou transformés substantiellement avant d'être inclus au projet de loi C-18.

[*Texte*]

consequence of putting in a new economic regulatory regime under Bill C-18, you have to delete the old regulatory regime of the existing Aeronautics Act.

The Chairman: That is right.

Mr. Ouellet: Does Part II of the Aeronautics Act cover only four sections?

Mr. Mulder: I do not know how many. I do not have the bill before me.

Mr. Ouellet: Well, that is what I am asking.

Mr. Mulder: Right.

The Chairman: These are only consequential amendments, Mr. Ouellet, as you well know, from what we previously have done. They do not open up the whole potential of amending the Aeronautics Act, which you can do today or tomorrow, if you so wish, by bringing in an amendment to the Aeronautics Act. This is the dilemma we are in. As I say, it has some severe implications to many members around the table.

Mr. Benjamin: It would be subsection 4(1) of the Aeronautics Act and any part of parts 1, 2, 7, and 8. If subsection 4(1) of the Aeronautics Act is in any one of the parts you just said—1, 2, 7, and 8—then this motion is in order.

The motion of Mr. Ouellet amends subsection 4(1) of the Aeronautics Act. Is subsection 4(1) of the Aeronautics Act under parts 1, 2, 7, or 8?

Mr. Mulder: No, and I gave misleading information. It is Part II of the Aeronautics Act that is amended—

The Chairman: By Bill C-18, under clause 277, Part II of the Aeronautics Act is repealed. Part II of the Aeronautics Act starts at section 9.

Mr. Ouellet: And finishes at what section?

The Chairman: It goes up from 9; it does not go down. It goes to section 19.

Mr. Benjamin: What part of the Aeronautics Act is subsection 4(1)?

The Chairman: It is obviously Part I, I would assume.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Mulder told us that we have dealt with some consequential amendments to Part I.

The Chairman: I do not care what Mr. Mulder said or not. Clearly, you amend the Aeronautics Act by amending the Aeronautics Act. You do not use the pretext of a consequential amendment referred to in Bill C-18 to amend a bill that presently exists in the House of Commons.

We have the government caught out later on on two amendments where they, in their own inspiration, are trying to amend two bills that are before two present legislative committees of the House of Commons, which is

[*Traduction*]

L'amendement prévoit donc justement qu'en vertu de la nouvelle dérèglementation que prévoit le projet de loi C-18, il faut donc abroger l'ancien régime de réglementation mis en vigueur par la Loi actuelle sur l'aéronautique.

Le président: C'est exact.

M. Ouellet: La partie II de la Loi sur l'aéronautique ne compte-t-elle que quatre articles?

M. Mulder: Je ne sais pas, car je n'ai pas le projet de loi sous les yeux.

M. Ouellet: C'est justement ce que je voudrais savoir.

M. Mulder: Je comprends.

Le président: Monsieur Ouellet, vous savez que ce sont uniquement là des amendement corrélatifs qui découlent des modifications que nous avons déjà adoptées et qu'ils ne permettent pas d'amender l'ensemble de la Loi sur l'aéronautique, ce que vous auriez tout le loisir de faire en présentant un projet de loi amendant directement la Loi sur l'aéronautique. Je sais que c'est un grave dilemme pour beaucoup de membres du Comité.

M. Benjamin: Il s'agirait du paragraphe 4(1) de la Loi sur l'aéronautique et des autres articles 1, 2, 7 et 8. Si l'on retrouve le paragraphe 4(1) de la Loi sur l'aéronautique dans l'une ou l'autre des parties 1, 2, 7 et 8 de la loi, alors, la motion est recevable.

La motion de M. Ouellet vise à modifier le paragraphe 4(1) de la Loi sur l'aéronautique. Ce paragraphe relève-t-il de l'une ou l'autre des parties 1, 2, 7 ou 8 de la Loi sur l'aéronautique?

M. Mulder: Non, je vous ai induit en erreur. C'est la Partie II de la Loi sur l'aéronautique qui est amendée. . .

Le président: L'article 277 du projet de loi C-18 abroge la Partie II de la Loi sur l'aéronautique. Cette deuxième partie commence à l'article 9.

M. Ouellet: Et va jusqu'à quel article?

Le président: La Partie II regroupe les articles 9 à 19.

M. Benjamin: Le paragraphe 4(1) se trouve dans quelle partie de la Loi sur l'aéronautique?

Le président: Dans la Partie I, cela me semble évident.

M. Benjamin: Mais M. Mulder nous a dit qu'il s'agissait d'amendements corrélatifs à la Partie I.

Le président: Peu m'importe ce qu'a dit M. Mulder. Il me semble évident que l'on ne peut amender la Loi sur l'aéronautique qu'en présentant un projet de loi modifiant cette loi. Il ne faut pas avoir recours à un amendement corrélatif dont fait mention le projet de loi C-18 pour amender un projet de loi qui est actuellement à l'étude de la Chambre des communes.

Le gouvernement est même tombé lui-même dans le piège, parce que, de son propre chef, il présente plus loin deux amendements visant à amender des projets de loi qui sont actuellement à l'étude de deux comités législatifs de

[Text]

the stupidest thing I have heard in my life. I do not know where the Department of Justice was, if there is one.

And then the Maritime Freight Rates Act goes down the drain.

Mr. Benjamin: I appreciate that, but I was going by what Mr.—

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, although I would have liked very much for this amendment to be entertained by the committee, I accept your ruling. I agree with you that it is probably out of order.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

Clauses 277 to 293 inclusive agreed to.

On clause 294

Mr. Angus: We stood this for a couple of reasons.

The Chairman: Yes, we did.

Mr. Angus: One in particular was Mr. Taylor's concern, and mine, over whether or not we still should have the Inland Water Freight Rates Act as a protection to some future point in case it is needed.

• 1630

We were told by the officials, and I can confirm that with my own information, that the act has not been used because of the competitive nature and, quite frankly, because of the sliding economic situations on the seaway, but it would be there if there was a change in that. We have seen a drastic reduction in the number of carriers on the lakes over the last 10 years or so. Because of the competition from the Mississippi, and because of rail rates and other things that this committee is looking at in one of its other decisions or examinations, I think we should keep this act in place.

Mr. Benjamin: It cannot do any harm and it might do some good.

The Chairman: I thank you, Mr. Angus. You are completely right. We did stand the clause for those reasons. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I do not see what damage this would do. It has probably been used very, very seldom, if ever, but there may well be a time when we want to use the provisions of that act, and I think we should keep it there. It is not going to hurt anybody. It is not taking any space. So I strongly urge the committee to leave this in.

Mr. Reid: As a Conservative, I support that position.

Mr. Benjamin: As a Socialist, I do, too.

Mr. Taylor: Thank you, brother.

The Chairman: Well, Mr. Angus.

Mr. Angus: I assume that you will call the vote and those of us who want it will vote in favour of it and those

[Translation]

la Chambre des communes. C'est la chose la plus stupide que je n'ai jamais entendue. Où était le ministère de la Justice quand tout cela s'est fait?

Et tant pis pour la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

M. Benjamin: Je comprends cela, mais je me fiais à ce que. . .

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aurais bien aimé que mon amendement soit adopté par le Comité, mais j'accepte néanmoins votre jugement. Je conviens avec vous qu'il est sans doute irrecevable.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

Les articles 277 à 293 inclusivement sont adoptés.

Article 294

M. Angus: Nous l'avions laissé de côté pour une ou deux raisons.

Le président: En effet.

M. Angus: Tout d'abord, M. Taylor et moi-même nous demandions s'il n'était pas plus prudent de maintenir la Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures, comme protection future.

D'après les officiels ainsi que d'après les renseignements que j'ai obtenus moi-même, la loi n'aurait pas été appliquée à cause de la concurrence extrêmement vive ainsi que de la dégradation de la situation économique de la voie maritime; toutefois en cas de reprise, la loi serait appliquée. On a en effet constaté une chute brutale du nombre de bateaux navigant sur les lacs depuis une dizaine d'années. Donc étant donné la concurrence du Mississippi, le tarif des chemins de fer et d'autres facteurs dont il a été question, j'estime que la loi doit rester en vigueur.

M. Benjamin: Cela ne fera aucun tort et cela risque même de faire du bien.

Le président: Merci monsieur Angus. Nous avons effectivement réservé l'article en question pour les raisons que vous venez d'invoquer. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je ne vois pas quel tort cela pourrait causer. Même si jusqu'à présent cette disposition n'a été utilisée que très rarement, il se pourrait qu'un jour on en ait besoin et il faudrait donc à mon avis la maintenir. J'engage vivement le Comité à maintenir cette disposition.

M. Reid: En tant que conservateur je suis moi aussi d'accord.

M. Benjamin: Et moi également en tant que socialiste.

M. Taylor: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Nous aurons tous la possibilité de nous prononcer pour ou contre lorsque l'article sera mis aux

[Texte]

who do not want it will vote against it. Or rather, those of us who want to keep the act will vote against its deletion.

Clause 294 negatived.

The Chairman: So clause 294 is defeated. Now, wait now, I called that wrong. No, no, I am not trying to fool you. I did not put the question properly. You want the thing to stay, do you not?

Mr. Angus: That is right. I do not want it repealed.

Mr. Thacker: The clause has been defeated, the act continues to exist because it has not been repealed.

Mr. Benjamin: That is right.

An hon. member: It is a triple negative.

The Chairman: Yes, that is right.

Mr. Benjamin: You did it right without even knowing it.

Mr. Ouellet: Can I deal with my amendment?

The Chairman: We are coming to it. We have a government amendment first, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mine comes before.

The Chairman: Well, why not move it?

Mr. Ouellet: I move that Bill C-18 be amended by adding a new clause 295 with the title: The Labour Adjustment Benefit Act. Clause 295 will read:

295. (1) The Canadian airline industry and the Canadian railway industry are deemed to be designated for the purpose of section 3 of this Act.

(2) All employees in the airlines and the railway industry who are laid off after the date of the National Transportation Act, 1986 comes into force are deemed to be qualified employees as defined in section 2 of this Act.

• 1635

The explanation is this: as you know, the legislation. . . I will do it in French.

La Loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs a été promulguée en mai 1982. Cette loi qui est du domaine de compétence du ministre du Travail vise à offrir une protection, sous forme du maintien du revenu, à certains travailleurs âgés qui ont été mis à pied de façon permanente par des industries désignées par le gouvernement fédéral. Ce sont ceux qui n'ont plus le droit de toucher des prestations d'assurance-chômage et qui n'ont aucune perspective d'emploi.

Ces prestations de dernier ressort, autorisée par la loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs, sont donc destinées aux personnes qui sont mises à pied et qui, en raison de leur âge et de leur qualification particulière, ne peuvent profiter des programmes de placement de la Main-d'oeuvre. Ils éprouvent, par conséquent, des

[Traduction]

voix. Ceux qui sont en faveur du maintien de la loi voteront contre la suppression de cette disposition.

L'article 294 est rejeté.

Le président: L'article 294 a donc été rejeté. Je crois que je me suis trompé. Vous vouliez maintenir cette disposition n'est-ce pas?

M. Angus: Oui je ne veux pas qu'elle soit abrogée.

M. Thacker: L'article a été rejeté mais la loi reste en vigueur n'ayant pas été abrogée.

M. Benjamin: C'est exact.

Une voix: Il y a eu un triple vote contre.

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Vous avez agi correctement sans même vous en rendre compte.

M. Ouellet: Puis-je présenter mon amendement?

Le président: Il y a un amendement du gouvernement qui précède le vôtre monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Non c'est le mien qui doit venir en premier.

Le président: Dans ce cas vous pouvez en faire la proposition.

M. Ouellet: Je propose que le projet de loi C-18 soit modifié en ajoutant un nouvel article 295 intitulé: loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs. L'article 295 serait libellé comme suit:

295. (1) L'industrie aéronautique canadienne et l'industrie canadienne des chemins de fer sont considérées comme étant désignées aux fins de l'article 3 de la présente loi.

(2) Tous les employés des compagnies aériennes et des compagnies de chemins de fer mis à pied après la date de l'entrée en vigueur de la loi nationale sur les transports en 1986 sont considérés comme des employés admissibles tels que défini dans l'article 2 de la loi.

Si vous le permettez je vais expliquer mon amendement en français.

The Labour Adjustment Benefits Act came into force in May, 1982. The purpose of this Act which is under the authority of the Minister of Labour is to afford a measure of revenue protection for older workers laid off permanently in industries designated by the federal government. Those are the workers who are not entitled to unemployment insurance and who have no chance whatever of finding new jobs.

These benefits of last resort provided for under the Labour Adjustment Benefits Act are paid out to workers who have been laid off and who on account of their age or of their skills are not entitled to the employment program of the Department of Labour. As a consequence they have enormous difficulties adapting to their new situation.

[Text]

difficultés peu communes à s'adapter à leur nouvelle situation.

Je soumets que la déréglementation amènera forcément des mises à pied importantes, tant dans l'industrie de l'aviation au Canada que dans l'industrie du chemin de fer. Ces deux industries relèvent du Code du travail du Canada. J'aurais aimé suggérer la même protection pour les employés des compagnies de camionnage. Malheureusement, ils ne tombent pas sous l'empire de la loi du Code du travail. À tout le moins, les employés des compagnies aériennes et les employés des chemins de fer, sont couverts par la loi du travail du Canada. Le minimum que le gouvernement pourrait faire dans les circonstances, pour assurer une certaine protection à ces travailleurs qui, depuis de nombreuses années, travaillent pour les chemins de fer ou pour les compagnies aériennes, serait que ces derniers puissent bénéficier des prestations d'adaptation pour les travailleurs.

The Chairman: Mr. Ouellet, let us even assume everything you said was correct, and an awful lot of what you said was very good and very correct. I think you know from your experience, and certainly the Chair does, that the matter is totally out of order and I am not having any more discussion on it. We have four and a half to five hours before 10 p.m. tonight before all these clauses are put tomorrow at 3.30 p.m. So I know we have to make speeches on some things and that was a very good speech, but the motion is totally out of order. It goes way beyond the scope of the bill and obviously needs to be an amendment in some other... well, the Labour Adjustment Benefits Act, to do the things that you want to do when that bill comes before us in Parliament or in some committee.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman,...

The Chairman: And I so rule.

Mr. Benjamin: How about amending section 3.

The Chairman: Section 3 has nothing to do with it.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I appreciate that you have to rule this amendment as out of order, but I hope the Parliamentary Secretary will remember that this is a possibility to protect employees, the railway employees and the airline employees, and that he will discuss this with his Minister. On the initiative of the government that type of protection could be accorded to these employees who certainly deserve it.

Mr. Benjamin: At report stage.

Mr. Ouellet: And it might be brought in by the government at report stage.

The Chairman: I am sure he will remember the very good remarks of Mr. Ouellet.

On clause 295—*Powers of Commission*

Mr. Taylor: I have an amendment.

The Chairman: Another one... a government amendment?

[Translation]

Deregulation will inevitably lead to important layoffs both in the Canadian airline industry and in the railway industry. Both these industries come under the Canadian Labour Code. I would have liked to suggest the same protection for employees of trucking companies. Unfortunately they do not come under the Canadian Labour Code whereas employees of airlines and railways do. The least that the government can do under the circumstances is to afford a measure of protection to the workers who have been working in the railways and in the airlines over long periods of time would be to entitle them to the benefits of the Labour Adjustment Benefits Act.

Le président: Même si vous aviez entièrement raison dans ce que vous venez de dire monsieur Ouellet, vous savez aussi bien que moi que votre proposition est absolument irrecevable et je ne vais donc pas permettre qu'on en discute. Il ne nous reste plus que cinq heures environ jusqu'à 22 heures ce soir et tous les articles devront être adoptés demain après-midi à 15h30. Donc même si votre intervention est tout à fait excellente, la motion elle est irrecevable. Cela n'a rien à voir avec le présent projet de loi. Vous pourrez en reparler lorsque le comité sera un jour saisi de la Loi sur les prestations d'aide d'adaptation pour les travailleurs.

M. Ouellet: Monsieur le président,...

Le président: C'est ma décision.

M. Benjamin: On pourrait peut-être modifier l'article 3.

Le président: L'article 3 n'a rien à voir avec ça.

M. Ouellet: Je comprends que vous ayez à déclarer mon amendement irrecevable mais j'espère néanmoins que le Secrétaire parlementaire se souviendra que ce serait là une possibilité de protéger les employés des chemins de fer et des compagnies aériennes et qu'il en discutera donc avec le ministre. Le gouvernement pourrait certainement décider de leur offrir ce genre de protection et il ne fait aucun doute qu'ils le méritent.

M. Benjamin: A l'étape du rapport.

M. Ouellet: Oui le gouvernement pourrait l'introduire à l'étape du rapport.

Le président: Je suis sûr que le Secrétaire parlementaire a pris bonne note de ce que M. Ouellet vient de dire.

Article 295—*Pouvoirs de la Commission*

M. Taylor: J'ai un amendement.

Le président: Un amendement du gouvernement?

[Texte]

Mr. Taylor: Yes. I move that clause 295 of Bill C-18 be amended by striking out lines 14 to 16 on page 154, and substituting the following:

paragraph (1)(a) and, subject to section 120 of the National Transportation Act, 1986 and to the provisions of Division I of Part III of that Act

and (b), by striking out lines 23 and 24 on page 154 and substituting the following:

section 120 of the National Transportation Act, 1986 and to the provisions of Division I of Part III of that Act

• 1640

The Chairman: Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman, this allows for the use of confidential contracts with regard to rates under that act, the Maritime Freight Rates Act.

Mr. Benjamin: How do you pay a subsidy on a rate when you cannot find out about it?

Ms Bloodworth: The agency is in charge of administering the subsidies and all the contracts have to be filed with the agency.

The Chairman: Under the Maritime Freight Rates Act.

Mr. Benjamin: Then does the payment of the subsidy indirectly disclose the rate under the confidential contract?

Ms Bloodworth: The subsidy is paid to a party to the contract.

Mr. Benjamin: Yes. But the subsidy paid is a public document, so how do you maintain the confidentiality of the rate under a confidential contract when you pay the subsidy on it?

Ms Bloodworth: Moneys that are public are aggregate amounts.

Mr. Mulder: For example, one payment is made to CN for all the freight bills that qualify in MFRA. There is one paid to Day & Ross Inc. for all the trucking waybills they submit. So what is available is the total amount of subsidy that is given to Day & Ross Inc.

Mr. Benjamin: And TerraTransport, and so forth.

The subsidy payment is a public payment, which is public information, therefore all the waybills that make up the lump sum payment to Canadian National are subject to public scrutiny. It is part of the documentation to authorize the payment of the subsidy.

[Traduction]

M. Taylor: Oui. Je propose que l'article 295 du projet C-18 soit modifié par substitution aux lignes 14 à 17 page 154 de ce qui suit:

«de l'alinéa (1)a) et, sous réserve de l'article 120 de la Loi nationale de 1986 sur les transports et des dispositions de la section I de la partie III de cette loi concernant les tarifs de taxe»

b) substitution aux lignes 24 à 26 page 154 de ce qui suit:

«sous réserve de l'article 120 de la Loi nationale de 1986 sur les transports et des dispositions de la section I de la partie III de cette loi concernant».

Le président: Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: Ceci permet l'utilisation de contrats confidentiels relativement aux tarifs prévus par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

M. Benjamin: Comment peut-on subventionner un tarif lorsqu'il est impossible d'obtenir des renseignements à ce sujet?

Mme Bloodworth: La commission est chargée de l'administration des subventions et tous les contrats doivent être déposés auprès de la commission.

Le président: Oui, conformément aux dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

M. Benjamin: Est-ce que le versement indirect d'une subvention aurait pour effet de divulguer le tarif prévu au titre du contrat confidentiel?

Mme Bloodworth: Les subventions sont versées à une des parties contractantes.

M. Benjamin: D'accord. Mais les subventions sont versées conformément à un document public; la question est donc de savoir comment assurer la confidentialité du tarif prévu au titre d'un contrat confidentiel dès lors que ce tarif est subventionné?

Mme Bloodworth: On ne publie que les montants globaux.

M. Mulder: Ainsi, le CN touche un paiement unique au titre de toutes les factures de transport admissibles à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. De même un seul paiement est effectué à Day & Ross Inc. pour toutes les factures qu'ils soumettent. Donc, seul le montant global des subventions accordées à Day & Ross Inc. est rendu public.

M. Benjamin: Il y a également la société TerraTransport et d'autres.

Les montants des subventions effectuées à même les deniers publics sont rendus publics donc les lettres de voiture pour lesquelles le montant global de subventions est versé au Canadien National peuvent être examinées. Cela fait partie des pièces justificatives pour l'obtention des subventions.

[Text]

Mr. Angus: Or by a scrutiny by another public agency, i.e., the Auditor General.

Ms Bloodworth: Yes.

Mr. Angus: Is that not where the confidentiality breaks down?

Ms Bloodworth: The alternative to doing that would be to forbid the use of confidential contracts for these subsidies and be a prejudice to that particular region.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, let us suppose that one trucking firm had 1,000 waybills, and half of them were confidential rates and the other half were not. If the Auditor General or some independent person said he wanted all the waybills from trucking company X, how could he tell which one of those 1,000 way bills was associated with a confidential rate? Which payment was associated with which confidential rate, and from what origin to what destination?

Mr. Benjamin: Any waybill I have seen that is covered by a confidential contract—

Mr. Mulder: Presumably—

Mr. Benjamin: —discloses no revenue.

Mr. Mulder: —they would only get the information on a cheque that was issued to the trucking company based on an application filed with the agency. So they would get the amount of money that was paid out.

Mr. Benjamin: But the subsidy that is paid—

Mr. Mulder: You would have to be a very good detective to find out, through all that maze, who really did get a confidential rate for what amount of movement, and from what origin to what destination.

Mr. Benjamin: You have to do a waybill analysis.

Mr. Mulder: That would be a very complicated exercise, I would say.

Mr. Benjamin: Nowadays computers analyse waybills—

Mr. Mulder: The stuff is not even computerized yet.

The Chairman: Further discussion—

Mr. Benjamin: I am glad we now have an avenue to find out what confidential contracts—

The Chairman: Under the Maritime Freight Rates Act, yes. That is a piece of the national transportation system.

An hon. member: You can be sure it will be looked into.

[Translation]

M. Angus: Le vérificateur général pourrait également exiger d'en avoir connaissance.

Mme Bloodworth: C'est exact.

M. Angus: Est-ce que cela ne porte pas atteinte au caractère confidentiel de ces documents?

Mme Bloodworth: Sinon, il faudrait interdire les contrats confidentiels ainsi que ces subventions ce qui serait préjudiciable pour les Maritimes.

M. Mulder: Supposons qu'une entreprise de camionnage soumette 1,000 lettres de voiture dont la moitié font l'objet de tarifs confidentiels et l'autre non. Si le vérificateur général ou une autre personne indépendante exigeait de voir la totalité des lettres de voiture de l'entreprise de transport «X», je ne vois pas comment il pourrait déterminer lesquelles relèvent du tarif confidentiel ou non. Pas plus que le lieu d'origine ou de destination des marchandises.

M. Benjamin: Toutes les lettres de voiture relevant d'un contrat confidentiel que j'ai jamais eu l'occasion de voir...

M. Mulder: On pourrait supposer...

M. Benjamin: ... ne font pas état du montant des revenus.

M. Mulder: Pour obtenir ce genre de renseignement il faudrait se procurer les chèques émis à l'ordre de l'entreprise de camionnage à la suite de la demande déposée auprès de la commission. De cette façon, il y aurait moyen de savoir combien d'argent a été versé.

M. Benjamin: Mais le montant des subventions versées...

M. Mulder: Il faudrait être un détective de première force pour découvrir dans toute cette paperasserie qui a obtenu un tarif confidentiel, quelle était la quantité des marchandises transportées, quelle en est l'origine et la destination.

M. Benjamin: Il faudrait analyser les lettres de voiture.

M. Mulder: Ce qui serait extrêmement compliqué.

M. Benjamin: Il y aurait moyen de le faire grâce à des ordinateurs.

M. Mulder: Tout ceci n'a pas encore été informatisé.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques?

M. Benjamin: Je suis heureux de constater qu'il y a moyen d'obtenir des résultats relativement aux contrats confidentiels.

Le président: C'est effectivement possible au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes qui fait partie du système national des transports.

Une voix: Ce sera certainement fait.

[Texte]

The Chairman: It is only a piece; and unfortunately it is not a big enough piece.

Any further discussion? Question?

Amendment agreed to.

The Chairman: We have another amendment on clause 295.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): It is line 35 on page 154.

The Chairman: It is a new clause. Mr. Ouellet can move his, and then we have a government amendment. At the moment we are still on clause 295—

Mr. Ouellet: No, I moved my amendment and it was ruled out of order.

The Chairman: You had two. I ruled one, but you are right, I am going to rule another one, too. Page 154.

Mr. Ouellet: I move that Clause 295 be amended by adding thereto immediately following line 35 on page 154, the following:

295.1 Section 4 of the Maritime Freight Rates Act is amended by adding thereto, immediately after section 4(2) thereof, the following subsection:

• 1645

(3) For the purposes of this Act, rail intermodal movement of trailers or containers originating in “select territory” as defined herein shall be deemed to be all rail movements from the origin of the movement to its final destination

The Chairman: Well, Mr. Ouellet, I want to thank you for moving that amendment, and I should step out of the Chair and argue in favour of your motion, but for the same reason as I said before, I, as the Chair—I would love to have the motion somehow in order—find that the motion is out of order, for the same reason, that through this bill you are trying to amend another section in an act that is not directly in front of us. It is consequentially in front of us. Therefore it is out of order.

Now, obviously I am hoping the government hears this and does what it has to do to amend the Maritime Freight Rates Act to pursue the very proper intent of your amendment, which also was the message from many people who appeared before us.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the government amendment attempts to do the same thing Mr. Ouellet has proposed—

The Chairman: And it is out of order too.

Ms Bloodworth: Yes, I gathered you were going to suggest that. But we have had the drafter suggest another

[Traduction]

Le président: Ce n'est qu'une partie et malheureusement, une partie pas assez importante.

Y a-t-il d'autres observations?

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons un autre amendement à l'article 295. . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il s'agit de la ligne 35, page 154.

Le président: Il s'agit d'un nouvel article. M. Ouellet peut proposer son amendement après quoi nous aurons un amendement du gouvernement. Pour le moment, nous en sommes toujours à l'article 295.

M. Ouellet: J'ai déjà proposé mon amendement et vous l'avez déclaré irrecevable.

Le président: Vous aviez deux amendements. Je me suis prononcé sur l'un d'eux, mais je dois en effet me prononcer sur l'autre, à la page 154.

M. Ouellet: Je propose que l'article 295 du projet de loi C-18 soit modifié par insertion après la ligne 38, page 154 de ce qui suit:

295.1 L'article 4 de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est modifié par l'adjonction de ce qui suit immédiatement après l'article 4(2) de ladite loi:

(3) Fin de la présente loi, le trafic ferroviaire intermodal de conteneurs ou de remorques en provenance de territoires choisis visés dans la présente loi est considéré comme entièrement ferroviaire à partir du point d'origine jusqu'à la destination finale.

Le président: Je vous remercie de votre amendement monsieur Ouellet et je serais tenté de l'appuyer, mais malheureusement je dois la déclarer irrecevable car encore une fois vous cherchez ainsi à modifier une autre loi que celle qui nous occupe. Donc je déclare l'amendement irrecevable.

J'espère néanmoins que le gouvernement a pris bonne note et qu'il prendra les mesures nécessaires pour modifier la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes comme le propose votre amendement ce qui serait d'ailleurs conforme à ce que nous ont dit de nombreux témoins.

Mme Bloodworth: L'amendement du gouvernement vise justement le même objectif que celui de M. Ouellet.

Le président: Et cet amendement est également irrecevable.

Mme Bloodworth: Je savais que vous alliez le dire. On nous a néanmoins suggéré une autre rédaction laquelle

[Text]

way of accomplishing the same thing, which he feels may be in order. If you are willing to look at that, and have the clerk look at that, we have one prepared.

The Chairman: Not the one that is in the book?

Ms Bloodworth: No, it is a new one that the drafter feels may well be in order. It would accomplish the same objective.

The Chairman: Certainly, let us pass it around. I will be most interested to see the ingenuity of the drafter.

Mr. Craig Lövgren (Legislative Counsel, Legislative Programming Branch, Department of Justice): Mr. Chairman, it is quite simple. The new draft of the motion simply puts the proposed change into a section of the Maritime Freight Rates Act that had already been opened for amendment in the bill as it was when it was introduced in the House, rather than in another section of the act that had not been previously opened for amendment.

The Chairman: Mr. Classic Draftsman, ingenious legislator, I think this is in order. I do not have any problem with it all. I hope people have learned from this example and you carry on the message to other drafters in the bowels of the department, wherever they may be.

Mr. Ouellet: The end of my proposal was on the rail movement from the origin of the movement to its final destination. Does the government wording mean the same thing?

The amendment I moved talked about how it shall be deemed to be all rail movement from the origin of the movement to its final destination. Does your amendment mean the same thing?

Ms Bloodworth: I believe so, Mr. Ouellet, but I will check with the drafter.

• 1650

Mr. Lövgren: Yes, it is. There is another for meeting in the Maritimes, the Maritime Freight Rates Act, which says something shall be treated as something. So I just used that rather than "shall be deemed to be".

Mr. Benjamin: But does it accomplish what Mr. Ouellet is asking?

Mr. Lövgren: Yes, it does.

The Chairman: You see, it also refers to the select territory. So that is within the select territory, and that is—

An hon. member: Agreed.

The Chairman: I think that is most ingenious.

Clause 295 as amended agreed to.

On Clause 296—*Compensatory rate*

The Chairman: We have now reached clause 296 and we have several amendments. I think the government one comes first. It is line 35 on page 154.

[Translation]

pourrait elle être recevable. Vous pourriez peut-être y jeter un coup d'oeil ainsi que le greffier.

Le président: Vous voulez dire qu'il s'agit d'un nouvel amendement qui ne se trouve pas dans le classeur.

Mme Bloodworth: Non c'est un nouvel amendement et les rédacteurs pensent qu'il pourrait être recevable même si les objectifs restent les mêmes.

Le président: Voyons voir de quoi il s'agit.

M. Craig Lövgren (conseil juridique, Direction de la programmation juridique ministère de la justice): C'est très simple monsieur le président. Le nouveau projet de motion modifie un article de la loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes ayant déjà fait l'objet d'un amendement plutôt que dans un article de la loi qui n'a pas encore fait l'objet d'un amendement.

Le président: Monsieur je vous félicite je pense que votre texte est effectivement recevable. J'espère que ceci nous servira d'exemple ainsi qu'à tous les rédacteurs du ministère.

M. Ouellet: Dans ma motion il était question de transport ferroviaire du point d'origine à la destination finale. Est-ce que la même chose est prévue dans le libellé du gouvernement?

Dans mon amendement où tout serait considéré comme entièrement ferroviaire entre le point d'origine jusqu'à la destination finale. Est-ce que votre amendement aura le même effet.

Mme Bloodworth: Je crois bien que oui monsieur Ouellet mais je vais vérifier auprès du rédacteur.

M. Lövgren: Oui nous avons prévu la même chose. La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes utilise d'ailleurs une expression analogue. J'ai donc utilisé l'expression «sera considéré comme».

M. Benjamin: Le résultat sera identique à celui recherché par M. Ouellet?

M. Lövgren: Oui absolument.

Le président: Il y est également question de territoire choisi. . .

Une voix: D'accord.

Le président: Voilà un texte extrêmement ingénieux.

L'article 295 tel que modifié est adopté.

Article 296—*Taux compensatoire*

Le président: Nous avons plusieurs amendements à l'article 296. Je vais commencer par l'amendement du gouvernement à la ligne 35 page 154.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Page 145 in the amendments.

The Chairman: Can we have the government amendment on page 145 of the book? It is the first one.

Mr. Taylor: By striking out line 38 on page 154 and substituting the following:

Compensatory rate, 6. . .

The Chairman: No, no, no. Page 145 of the book of amendments, I believe. Wait now.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But 145 in the book is out of order.

Mr. Taylor: Yes.

The Chairman: Which is the new amendment that Mr. Taylor is about to read.

Mr. Taylor: Page 145 is what you ruled out of order.

The Chairman: That is. . .

Mr. Taylor: Did you rule it out of order?

The Chairman: That is right.

Mr. Ouellet: You have one here.

The Chairman: We have a new clause 296. I was going to rule it out of order. This is why the confusion. I ruled Mr. Ouellet's out of order. Then Ms Bloodworth introduced the Merlin of draftsmanship and he introduced this draft on clause 296. And then, Mr. Taylor, you are quite right, the government one that was there is out of order for the same reasons; so you are moving the one that we talked about. Thank you.

Mr. Taylor: Okay, I am moving the miraculous one.

That clause 296 of Bill C-18 be amended (a) by striking out line 38 on page 154 and substituting the following:

Compensatory rate:

“6. (1) for the purposes of subsection 112 and

(b) by striking out line 9 on page 155 and substituting the following:

Commission.

Rail intermodal traffic

(2) Traffic moving by rail in containers on trailers out of the select territory described in sections 7 and 12 shall be treated as all rail traffic even though the traffic moves by a mode other than rail from a point of origin within the select territory not served by rail to a point within the territory that is served by rail.

The Chairman: Much better.

Mr. Taylor: I so move.

The Chairman: Mr. Taylor, the prescience and elegance of that amendment is amazing.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Il s'agit de la page 145 des amendements.

Le président: Est-ce que vous pouvez nous lire l'amendement du gouvernement à la page 145.

M. Taylor: Par la substitution de ce qui suit à la ligne 41 page 154:

Taux compensatoire, 6. . .

Le président: Non, non. Il s'agit de la page 145 des amendements. Un instant s'il vous plaît.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le 145 dans le classeur est-il recevable?

M. Taylor: C'est vrai.

Le président: Il s'agit du nouvel amendement dont M. Taylor doit nous donner lecture.

M. Taylor: Vous avez déclaré la page 145 irrecevable.

Le président: C'est que. . .

M. Taylor: Vous l'avez bien déclaré irrecevable, n'est-ce pas?

Le président: En effet.

M. Ouellet: C'est ici.

Le président: Nous avons un nouvel article 296 que j'allais déclarer irrecevable. C'est là la raison de la confusion. J'ai déclaré l'amendement de M. Ouellet irrecevable. Après quoi M^{me} Bloodworth nous a présenté l'enchanteur Merlin des rédacteurs qui nous a soumis un nouveau texte pour l'article 296. Monsieur Taylor, il est tout à fait exact, en effet, que l'amendement du gouvernement est également irrecevable et pour les mêmes raisons. Vous proposez donc la nouvelle version.

M. Taylor: Oui. Il s'agit de la version miracle.

Il est proposé que l'article 296 du projet de loi soit modifié par substitution à la ligne 41 page 154 de ce qui suit:

Taux compensatoire

«6. (1) pour l'application des articles 112 et

b) substitution à la ligne 9 page 155 de ce qui suit:

Commission.

Trafic ferroviaire intermodal

(2) Le trafic ferroviaire par conteneurs ou remorques en provenance du territoire choisi visé aux articles 7 et 12 est considéré comme entièrement ferroviaire, même si le transport s'effectue par un mode autre que ferroviaire entre un point d'origine situé dans ce territoire et non desservi par rail et un point qui est situé et desservi par rail.

Le président: Voilà qui va beaucoup mieux.

M. Taylor: J'en fais la proposition.

Le président: J'admire l'élégance de cet amendement.

[Text]

Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: I think there was one typing error that Mr—

The Chairman: Yes, “or” and “on”.

Ms Bloodworth: Yes, it should have read “containers or trailers”.

The Chairman: Mr. Taylor, do you agree? On the first line of the subsection 2, it should be “or” rather than “on”.

Mr. Taylor: Yes.

The Chairman: Mr. Taylor agrees, since he has moved it. So we have heard the motion.

Amendment agreed to.

Clause 296 as amended agreed to.

On Clause 297

The Chairman: There is an amendment here of the government.

Mr. Taylor: Do you want me to proceed, Mr. Chairman?

The Chairman: Please do.

Mr. Taylor: I move that clause 297 of Bill C-18 be amended (a) by striking out lines 19 and 20 on page 155 and substituting the following:

specified in the tariff that is referred to in section 6.

Under the subheading:

Exclusion of confidential contracts

(1.1) In determining for the purposes of this section whether a toll meets the freight rate specified in the tariff that is referred to in section 6, no regard shall be had to any modification of that freight rate by a contract that the parties thereto agree to keep confidential.

And under another subheading:

Commission to approve tariffs or tolls:

(1.2) The Commission, subject to the

and (b), by renumbering the subsequent cross-references thereto accordingly.

I so move.

• 1655

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Explanation, please, Ms Bloodworth.

Ms Bloodworth: I will just say generally that this is also to take into account confidential contracts. But if you want a more detailed answer, I have Mr. Tom Maville, who knows far more about it than I do.

The Chairman: Mr. Maville.

[Translation]

Madame Bloodworth.

Mme Bloodworth: J'ai relevé une erreur de frappe. . .

Le président: Effectivement dans les mots «or» et «on».

Mme Bloodworth: Oui, le texte anglais doit dire «containers or trailers».

Le président: Vous êtes d'accord monsieur Taylor? La première ligne de l'alinéa 2 il faut changer le mot «on» par le mot «or» dans la version anglaise.

M. Taylor: C'est exact.

Le président: M. Taylor est d'accord et nous avons maintenant entendu la motion.

L'amendement est adopté.

L'article 296 tel que modifié est adopté.

Article 297

Le président: Le gouvernement a un amendement à cet article.

M. Taylor: Je peux y aller, monsieur le président?

Le président: Je vous en prie.

M. Taylor: Je propose que l'article 297 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution aux lignes 18 à 20 page 155 de ce qui suit:

préférés conformes aux taux de fret spécifiés dans le tarif visé à l'article 6.

Sous l'intitulé:

Exclusion des contrats confidentiels

(1.1) Les modifications du taux de fret, spécifié dans un tarif visé à l'article 6, apportées par un contrat que les parties sont convenues de garder confidentiel ne sont pas prises en compte lors de la détermination, pour l'application du présent article, de la conformité d'une taxe à ce taux de fret.

Sous l'intitulé:

Approbation des tarifs de taxes par la Commission

b) les changements de présentation des renvois qui en découlent.

J'en fais la proposition.

Le président: Merci monsieur Taylor.

Madame Bloodworth pourriez-vous nous donner quelques explications.

Mme Bloodworth: Ceci tiendra compte des contrats confidentiels. M. Tom Maville qui est mieux au courant que moi de la question vous donnera plus de détails.

Le président: Monsieur Maville.

[Texte]

Mr. Thomas Maville (Adviser, Office of Regulatory Reform, Department of Transport): Mr. Chairman, I might start by saying that the MFRA legally only requires the CN to move traffic at reduced rates. However, proposed section 8 of the bill provides that other companies may also file reduced rates.

In Bill C-18, at the present time, on page 155, it says that a freight rate shall consist of the rate specified in the tariff, as modified by any confidential contract. And then in proposed subsection 8(1) it says that other companies may file with the commission tariffs of tolls respecting movements that meet the freight rate referred to in section 6.

The way it is worded right now, it says that other companies may file tariffs which reflect the tariff specified in the toll plus the subsidy, and that is wrong. It should be reworded to allow those other companies to file tariffs that just meet the reduced rate.

The Chairman: And not the subsidy?

Mr. Maville: And not the subsidy. They do get the subsidy, but the tariff they file with the agency would be the reduced tariff, the same as Canadian National files. They would file the same rate as Canadian National.

Mr. Angus: Their charge.

Mr. Maville: Their charge, that is correct.

The Chairman: So that is the effect of this amendment.

Mr. Maville: That is the effect of this amendment.

The Chairman: We have heard the explanation. Mr. Benjamin, you have heard the explanation.

Mr. Benjamin: I am not complaining about this, but I just want to be clear.

It means that whether it is a regular tariff that has been reduced, it still qualifies for a subsidy; and if it is a confidential contract that reduces the rate maybe even further, it still qualifies for the subsidy.

Mr. Maville: That is correct.

Mr. Benjamin: That could be a good deal for the Maritimes.

The Chairman: It is nice to have the MFRA around every so often.

Mr. Benjamin: It does give us an opening to find out about what the rate is in the confidential contract.

The Chairman: If you are a sleuth. We have gone through that.

Amendment agreed to.

Clause 297 as amended agreed to.

[Traduction]

M. Thomas Maville (conseiller, Bureau de la réforme de la réglementation, ministère des Transports): Aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, le CN est tenu uniquement de transporter ces marchandises à des tarifs réduits. Le projet d'article 8 du bill autoriserait d'autres compagnies ferroviaires à déposer une demande en vue de l'obtention de tarifs réduits.

Le projet de loi C-18 stipule à la page 155 que le taux de transport est équivalent au taux prévu aux tarifs tel que modifié par un contrat confidentiel éventuel. Aux termes de l'article 8(1), d'autres compagnies ferroviaires peuvent déposer auprès de la commission des taux et tarifs relativement au transport de marchandises conformes aux tarifs repris à l'article 6.

D'après le libellé actuel, d'autres compagnies peuvent déposer des tarifs conformes aux tarifs spécifiés plus la subvention, ce qui n'est pas souhaitable. Il faudrait donc modifier cet article pour permettre aux autres compagnies ferroviaires de déposer des tarifs conformes aux tarifs réduits.

Le président: Et non pas à la subvention.

M. Maville: Non pas à la subvention. Ils touchent déjà une subvention mais le tarif qu'ils déposent auprès de la commission serait conforme aux tarifs réduits et donc identique à celui du Canadien National.

M. Angus: Ce serait le tarif auquel ils facturent leur transport.

M. Maville: C'est exact.

Le président: Voilà donc l'effet de cet amendement.

M. Maville: C'est exact.

Le président: Vous avez tous entendu l'explication, et vous aussi monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais simplement être tout à fait sûr.

Cela signifie donc que même un tarif régulier réduit pourrait faire l'objet d'une subvention. Et même lorsqu'il s'agit de contrat confidentiel avec un tarif encore plus réduit, il pourrait également faire l'objet d'une subvention.

M. Maville: C'est exact.

M. Benjamin: Ce serait une bonne chose pour les Maritimes.

Le président: La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes est vraiment une bonne chose.

M. Benjamin: Elle nous permet notamment de nous faire une idée des tarifs prévus dans les contrats confidentiels.

Le président: A condition d'être un bon détective.

L'amendement est adopté.

L'article 297 tel que modifié est adopté.

[Text]

Clause 298 to 301 inclusive agreed to.

On clause 302

The Chairman: Clause 302 has an amendment, a government amendment. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I move that clause 302 of Bill C-18 be amended, (a) by striking out line 1 on page 157 and substituting the following:

1980-81-82-83, c. 116, s. 1(6)

302(1) The definition "pipeline" in section 2

(b) by adding, immediately after line 18, the following:

1980-81-82-83, c. 116, s. 1(7)

(2) Paragraph (a) of the definition "toll" in section 2 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

(a) for the shipment, transportation, transmission, care, handling or delivery of hydrocarbons or of another commodity that is transmitted through a pipeline, or for storage or demurrage or the like.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Could we have a brief explanation?

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, this is consequential on the commodity pipeline provisions where the jurisdiction over combined pipelines has been moved to the National Energy Board. This requires an amendment to the definition of "toll" in that act to take that into account.

The Chairman: Thank you.

Any further discussion?

Amendment agreed to.

Clause 302 as amended agreed to.

The Chairman: The next clause we have to consider is clause 322, to which there has been an amendment filed by the government.

On clause 322

Mr. Taylor: I move, Mr. Chairman, that clause 322 of Bill C-18 be amended, (a) by adding, immediately after line 47 on page 164, the following:

• 1700

"Agreements, Sale, Lease and Amalgamation

(b) by striking out lines 6 to 22 on page 165 and substituting the following:

Canada or not,

(a) for selling, conveying or leasing to the other company all or substantially all the railway and undertaking of the company,

(b) for purchasing or leasing from the other company all or substantially all the railway and undertaking of the other company, or

(c) for amalgamation,

[Translation]

Les articles 298 à 301 inclusivement sont adoptés.

Article 302

Le président: Il y a un amendement du gouvernement à l'article 302.

M. Taylor: Je propose que l'article 302 du projet de loi C-18 soit modifié par substitution à la ligne 1 page 157 de ce qui suit:

302(1) La définition de «pipeline» à l'article 2

b) insertion après la ligne 21 page 157 de ce qui suit:

(2) L'alinéa a) de la définition de «droit» à l'article 2 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

a) pour l'expédition, le transport, la transmission, la garde, la manutention et la livraison d'hydrocarbures ou d'un autre produit transmis par pipeline, ou pour l'emmagasinement, surestarie ou autre chose analogue.

Le président: Merci monsieur Taylor.

Pourriez-vous nous donner une explication?

Mme Bloodworth: Ceci découle des dispositions sur les pipelines desquelles les pipelines relèvent maintenant de la compétence de la Commission nationale de l'énergie. Si exige un amendement à la définition de l'expression tarif de taxe tel que prévu dans la loi.

Le président: Merci.

Y a-t-il d'autres observations?

L'amendement est adopté.

L'article 302 tel que modifié est adopté.

Le président: Nous passons maintenant à l'article 322 sur lequel le gouvernement a un amendement.

Article 322

M. Taylor: Je propose que l'article 322 du projet de loi C-18 soit modifié par l'insertion après la ligne 46 page 164 de ce qui suit:

«Traités de vente, d'affermage ou de fusion

b) substitution, aux lignes 6 à 23, page 165, de ce qui suit:

Canada:

a) soit pour la vente, la cession ou l'affermage à cette compagnie de la totalité ou de la quasi-totalité de son chemin de fer et de son entreprise,

b) soit pour l'achat ou l'affermage de la totalité ou quasi-totalité de l'entreprise et du chemin de fer de cette compagnie,

c) soit pour la fusion des deux entreprises,

[Texte]

the agreement shall be first approved by resolutions of the shareholders of each company party thereto, each passed by a majority of not less than two thirds of the votes cast by the shareholders who vote in respect of that resolution at a general meeting of the shareholders."

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Before calling for explanation or any other discussion, just as a preliminary point in procedure, that part of the motion of Mr. Taylor that refers to the heading "Agreements for Sale, Lease and Amalgamation", that really is redundant. It is not necessary. It is not part of an amendment because it goes through the editing process.

However, section (b) is relevant and I wonder what the explanation is. I think it is self-explanatory.

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman.

Section 91 of the Railway Act had been amended originally to take into account the new procedure for transfer rail lines that is contained in section 158, but Canadian Pacific pointed out that in just taking the procedure that was in the existing Railway Act and amending it to take account of section 158, we had repeated what is essentially obsolete corporate law. They had proposed some provisions to make this more in accord with modern corporate law, and that is what you see reflected in this amendment.

The Chairman: Thank you. Any further discussion?

Mr. Benjamin: What does it do? Does it make any change from the previous practice?

Ms Bloodworth: Well, the previous section would have required any transfer of branch line to go to a general meeting of Canadian Pacific and to be approved by two-thirds of all the shareholders and that is just not normally done in modern corporate law at all.

Mr. Benjamin: Two-thirds present and voting.

Ms Bloodworth: Yes.

Amendment agreed to.

Clause 322 as amended agreed to.

The Chairman: The next clause is clause 371. Is this a government amendment?

Mr. Taylor: Yes.

The Chairman: Is someone going to move it?

Mr. Taylor: Yes, I am. I am waiting to get recognized.

The Chairman: I am sorry, Mr. Taylor, I recognize you.

Mr. Taylor: Well, thank you very much. I move that Bill C-18 be amended (a) by adding, immediately after line 2 on page 178, the following:

[Traduction]

ce traité doit d'abord être approuvé par résolutions des actionnaires de chacune des compagnies parties au traité, adoptées par une majorité d'au moins deux tiers des actionnaires votant sur cette résolution à une assemblée générale des actionnaires».

Le président: Merci monsieur Taylor.

Avant de demander des explications ou d'amorcer nos discussions, je voulais soulever un point de procédure. La partie de la motion de M. Taylor qui a trait au titre «Traités de vente, d'affermage ou de fusion» est vraiment superflue. Le titre n'est pas nécessaire. Il ne fait pas partie de l'amendement puisqu'il a été édité.

Toutefois, l'alinéa b) est pertinent et j'aimerais connaître l'explication. Je crois que l'alinéa s'explique de lui-même.

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président.

L'article 91 de la Loi sur les chemins de fer a déjà été modifié pour tenir compte de la nouvelle procédure de transfert des lignes de chemin de fer comprise dans l'article 158, mais, d'après le Canadien Pacifique, en reprenant simplement cette procédure contenue dans la Loi actuelle sur les chemins de fer pour la modifier afin de tenir compte de l'article 158, nous n'avons fait que répéter essentiellement ce qui est une loi sur les sociétés désuète. Le CP a proposé des dispositions afin d'en faire une loi plus conforme à une législation moderne sur les sociétés, et c'est bien ce que cet amendement traduit.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres discussions?

M. Benjamin: Mais qu'est-ce que ça fait? Est-ce que ça modifie la façon de faire ultérieure?

Mme Bloodworth: L'article précédent aurait exigé qu'un transfert d'embranchement soit présenté à une assemblée générale du Canadien Pacifique et soit approuvé par les deux tiers de tous les actionnaires, ce qui est probablement ce qui se fait dans la législation moderne sur les sociétés.

M. Benjamin: Deux tiers des actionnaires présents et ayant droit de vote.

Mme Bloodworth: Oui.

L'amendement est adopté.

L'article 322 est adopté tel que modifié.

Le président: Le prochain article est l'article 371. Est-ce un amendement du gouvernement?

M. Taylor: Oui.

Le président: Quelqu'un veut-il le proposer?

M. Taylor: Oui, je veux bien le faire. J'attendais simplement qu'on me donne la parole.

Le président: Excusez-moi, monsieur Taylor, vous avez la parole.

M. Taylor: Merci beaucoup. Je propose que le projet de loi C-18 soit modifié par: a) insertion, avant la ligne 1, page 178, de ce qui suit:

[Text]

Bell Canada Act

371(1) If, during the second session of the thirty-third Parliament, Bill C-13 entitled An Act respecting the reorganization of Bell Canada is assented to, that Act is amended by substituting a reference to "National Telecommunications Powers and Procedures Act" for the reference to "National Transportation Act", where the latter reference occurs in sections 4 and 12.

Coming into force

(2) Subsection (1) shall come into force on the later of the day on which the other provisions of this Act come into force and the day on which Bill C-13, mentioned in subsection (1), is assented to.

Shipping Conferences Exemption Act, 1986

372(1) If, during the second session of the thirty-third Parliament, Bill C-21 entitled An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeat the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend the other Acts in consequence thereof is assented to,

(a) the definition "Commission" in subsection 2(1) of that Act is repealed;

• 1705

(b) subsection 2(1) of that Act is further amended by adding thereto, in alphabetical order within the subsection, the following definition:

"Agency" Office

"Agency" means the National Transportation Agency;

(c) that Act is further amended by substituting the word "Agency" for the word "Commission", with such grammatical modifications as the circumstances require, wherever the latter word occurs;

(d) subsection 14(5) of that Act is repealed and the following substituted therefor:

Requests under National Transportation Act, 1986

(5) A person who has made a request under subsection 59(2) of the National Transportation Act, 1986 in respect of a matter is not entitled to file a complaint under subsection (1) in respect of the same matter;

(e) section 58 of this Act is renumbered as subsection 58(1);

(f) section 58 of this Act is further amended by adding thereto the following subsection:

Complaints under Shipping Conferences Exemption Act, 1986

(2) A person who has filed a complaint under subsection 14(1) of the Shipping Conferences

[Translation]

Loi sur Bell Canada

371(1) Si, au cours de la deuxième session du trente-troisième Parlement, le projet de loi C-13 intitulé Loi concernant la réorganisation de Bell Canada est sanctionné, cette loi est modifiée par substitution, à la mention de la «Loi nationale sur les transports», aux articles 4 et 12, de la mention de la «Loi nationale sur les attributions en matière de télécommunications».

Entrée en vigueur

(2) Le paragraphe (1) entre en vigueur à la plus tardive des dates suivantes: celle de l'entrée en vigueur des autres dispositions de la présente loi ou celle de la sanction du projet de loi C-13 mentionné au paragraphe (1).

Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes

372(1) Si, au cours de la deuxième session du trente-troisième Parlement, le projet de loi C-21 intitulé Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois est sanctionné:

a) la définition de «Commission», au paragraphe 2(1) de cette loi, est abrogée;

b) le paragraphe 2(1) de cette loi est modifié par insertion, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

«Office» Agency

«Office» L'Office national des transports;

c) le mot «Commission» est remplacé, partout où il se trouve dans cette loi, par le mot «Office»;

d) le paragraphe 14(5) de cette loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Demandes fondées sur la Loi nationale de 1986 sur les transports

(5) La personne qui a présenté une demande au titre du paragraphe 59(2) de la Loi nationale de 1986 sur les transports ne peut déposer une plainte au titre du paragraphe (1) au sujet de la même affaire;

e) l'article 58 de la présente loi devient le paragraphe 58(1);

f) l'article 58 de la présente loi est modifié par adjonction de ce qui suit:

Plaintes fondées sur la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes

(2) La personne qui a déposé une plainte au titre du paragraphe 14(1) de la Loi dérogatoire de 1986 sur les

[Texte]

Exemption Act, 1986 in respect of a matter is not entitled to make a request under subsection 59(2).

(g) this Act is further amended by substituting a reference to "Shipping Conferences Exemption Act, 1986" for the reference to "Shipping Conferences Exemption Act, 1979" where the latter reference occurs in paragraph 58(c) and subsections 266(1) and 267(1).

(2) If this Act comes into force before Bill C-21, mentioned in subsection (1), comes into force, section 27 of that Act is repealed.

(3) If Bill C-21, mentioned in subsection (1), comes into force before this Act comes into force, section 362 of this Act is repealed.

(b) by renumbering the subsequent clauses accordingly.

The Chairman: Mr. Taylor, I guess you have received the award for reading the longest amendment we have had so far in this bill and also the longest amendment that is going to be ruled out of order.

Mr. Taylor: What is the prize?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I think it is only fit that Mr. Taylor be recognized as having the award for longevity, both in amendments and perhaps in other things.

The Chairman: These amendments absolutely amaze me. The amendments are clearly out of order. They amend clauses of two bills that are currently before Parliament. They go beyond the scope of this bill. If the government wants to amend those two bills, which are presently both before legislative committees, they obviously can try to do that. They obviously are out of order here totally, and I so rule.

I do not think even Merlin the Magician could correct this. I really do not.

Clause 371 agreed to.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I recognize I am a little out of order. I could have read it twice as fast if I had been in order.

The Chairman: We may have to get an award for the longest and the most out-of-order amendment in these types of bills.

Schedule agreed to.

The Chairman: We have stood clause 6, which has the definition of regions; we have stood clause 35, which is a clause for the handicapped; we have stood clause 67, which is the definition of "Canadian"; we have stood subclause 156(1), which is foreign carriers, Mr. Clifford; and we have stood clause 253, the assets—your amendment, Mr. Ouellet, of whether it is \$2 million or

[Traduction]

conférences maritimes ne peut présenter une demande au titre du paragraphe 59(2);

g) l'expression «Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes», à l'alinéa 58c) et aux paragraphes 266(1) et 267(1) de la présente loi, est remplacée par l'expression «Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes».

(2) Si la présente loi entre en vigueur avant le projet de loi C-21 mentionné au paragraphe (1), l'article 27 de cette loi est abrogé.

(3) Si le projet de loi C-21 mentionné au paragraphe (1) entre en vigueur avant l'entrée en vigueur de la présente loi, l'article 362 de la présente loi est abrogé.

b) les changements de désignation numérique qui en découlent.

Le président: Monsieur Taylor, je crois que vous recevez le prix pour avoir lu le plus long amendement présenté dans le cadre de ce projet de loi-ci et le plus long amendement aussi qui sera déclaré irrecevable.

M. Taylor: Quel est le prix?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il est tout à fait normal que M. Taylor reçoive le prix de longévité, à la fois pour les amendements et aussi peut-être pour d'autres choses.

Le président: Je trouve ces amendements tout à fait extraordinaires. Ils sont de toute évidence irrecevables. Ils modifient les articles de deux projets de loi qui sont étudiés actuellement par le Parlement. Ils débordent le cadre de ce projet de loi. Si le gouvernement veut modifier ces deux projets de loi, qui sont tous les deux étudiés par des comités législatifs, il peut bien sûr le faire. C'est tout à fait clair que ces amendements sont irrecevables, et je les déclare comme tels.

Je ne pense pas que même l'enchanteur Merlin pourrait y changer quelque chose. Je ne le crois vraiment pas.

L'article 371 est adopté.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je me rends compte que j'enfreins peut-être un peu le Règlement, mais j'aurais pu lire l'amendement deux fois plus vite si cela n'avait pas été le cas.

Le président: Nous aurons peut-être à décerner un prix pour l'amendement le plus long et le moins recevable dans le cas de ce genre de projet de loi.

L'annexe est adoptée.

Le président: Nous avons réservé les articles suivants: l'article 6, qui comprend la définition des régions, l'article 35 qui concerne les handicapés, l'article 67 qui comprend la définition de «Canadien», le paragraphe 156(1) relatif aux transporteurs étrangers, monsieur Clifford, et nous avons aussi réservé l'article 253 concernant l'actif—il s'agit de votre amendement, monsieur Ouellet, au sujet des 2

[Text]

\$20 million. What is \$1 million?, someone said many years ago.

So those are the five clauses. What is the wish of the committee?

Mr. Ouellet: Why not deal with them one by one?

Some hon. members: Yes.

Mr. Ouellet: Because I understand that wording has been prepared, and it could certainly be entertained.

On clause 6

• 1710

Mr. Ouellet: On clause 6, we have in front of us, Mr. Chairman, a draft that states that clause 6 be amended by adding immediately after line 38, on page 4, the following:

Definition of "region of Canada"

(3) For the purpose of subsection (1), "regions of Canada" includes

- (a) the Pacific Region, consisting of the Province of British Columbia;
- (b) the Prairie Region, consisting of the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta;
- (c) the Province of Ontario;
- (d) the Province of Quebec; and
- (e) the Atlantic Region, consisting of the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland.

An hon. member: And Labrador.

Mr. Benjamin: I have a subamendment.

The Chairman: What is your subamendment?

Mr. Benjamin: I move that paragraph (a) be amended by reading:

- (a) the Pacific Region, consisting of the Province of British Columbia, and the Yukon Territory.

And (b) be amended:

- (b) the Prairie Region, consisting of the Provinces of Manitoba, Saskatchewan, Alberta, and the Northwest Territories.

They are left out completely in that matter of regions. British Columbia and Yukon are treated as a region by the various branches of the Department of Transport and whatnot, anyway, and I think Yellowknife and Edmonton are part of a region, the Territories and the Prairies. I do not see how we can leave out the Territories. I am wondering—this is just a question—should (e) say Prince Edward Island, Newfoundand and Labrador?

The Chairman: No—

Mr. Benjamin: Or is that not necessary?

The Chairman: That is not necessary—

Mr. Angus: We are hearing a yes down here.

[Translation]

millions de dollars ou des 20 millions de dollars. Qu'est-ce que c'est qu'un million de dollars?, a dit quelqu'un il y a bien des années.

Il y a donc cinq articles de réservés. Que désirent les membres du Comité?

M. Ouellet: Pourquoi ne pas les examiner un par un?

Des voix: Oui.

M. Ouellet: Je crois comprendre que le libellé est prêt, on pourrait l'étudier.

Article 6

M. Ouellet: Il est proposé que l'article 6 soit modifié par insertion, après la ligne 27, page 4, de ce qui suit:

Définition de «région du Canada»

(3) Pour l'application du paragraphe (1), les régions du Canada sont les suivantes

- a) la région du Pacifique: la province de la Colombie-Britannique;
- b) la région des Prairies: les provinces d'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba;
- c) la province d'Ontario;
- d) la province de Québec; et
- e) la région Atlantique: les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.

Une voix: Et le Labrador.

M. Benjamin: J'ai un sous-amendement.

Le président: Quel est-il?

M. Benjamin: Je propose que l'alinéa a) soit modifié comme suit:

- a) la région du Pacifique: la province de la Colombie-Britannique et le territoire du Yukon.

Et, b):

- b) la région des Prairies: les provinces d'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

Dans cette énumération des régions, les Territoires sont laissés de côté. La Colombie-Britannique et le Yukon sont regroupés en une seule région par divers services du ministère des Transports de toute façon et je pense que Yellowknife et Edmonton font partie d'une seule région, les Territoires et les Prairies. Je ne vois pas pourquoi on oublierait les Territoires. Pourquoi ne dirait-on pas aussi à l'alinéa e), l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et le Labrador?

Le président: Non. . .

M. Benjamin: Est-ce que c'est superflu?

Le président: Oui. . .

M. Angus: On entend le contraire de ce côté-là.

[Texte]

The Chairman: What is that?

Mr. Angus: We are hearing a yes down here.

The Chairman: Well, where did you hear that?

Mr. Angus: Mr. Mulder.

The Chairman: He is a boy from New Brunswick, out of Holland by one generation. I am out of Ireland, four generations ago, and I live in Atlantic Canada.

An hon. member: He is new boy.

The Chairman: Mr. Benjamin, I think that is an admirable subamendment to the proposed amendment by Mr. Ouellet. Before Mr. Layton left, he also pointed out that in this draft the Yukon Territory and the Northwest Territories—I know he certainly thought of the Yukon and Pacific. I thought he had them both grouped in the Pacific, but this is even better.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): May I have the floor, Mr. Chairman, on that?

The Chairman: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Is there any difficulty in proposing that the Yukon and Northwest Territories be a separate region?

Mr. Benjamin: There would be no difficulty with me if you want to add a sixth region.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I do not know; I throw the question to the officials—

The Chairman: I think it would complicate matters, Mr. Gray, to say the least.

Mr. Ouellet: Why do we not vote on these amendments?

Mr. Benjamin: Which one would you like?

The Chairman: Mr. Thacker.

Mr. Thacker: The amendment by Mr. Benjamin is wise—

The Chairman: I think it is very wise.

Mr. Thacker: —because the court's jurisdiction goes up that way as well.

The Chairman: We have the subamendment of Mr. Benjamin to Mr. Ouellet's amendment. I am calling the question on the subamendment of Mr. Ouellet's amendment.

Subamendment agreed to.

The Chairman: I am now calling the amendment of Mr. Ouellet, as amended by Mr. Benjamin.

Amendment agreed to.

Clause 6 as amended agree to.

On clause 35

Mr. Ouellet: I understand that Mr. Gray has a text, which has been discussed with officials, that goes along

[Traduction]

Le président: Que dites-vous?

M. Angus: Il y a quelqu'un qui dit le contraire ici.

Le président: Qui?

M. Angus: M. Mulder.

Le président: Il est du Nouveau-Brunswick, descendant de première génération d'immigrants hollandais. Pour ma part, je vis dans la région Atlantique où ma famille est venue d'Irlande il y a quatre générations.

Une voix: C'est un nouveau.

Le président: Monsieur Benjamin, votre amendement à l'amendement proposé par M. Ouellet est tout à fait indiqué. Avant de partir, M. Layton a aussi signalé que cette ébauche laissait de côté le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Je suis sûr qu'il pensait grouper le Yukon et la région du Pacifique. Je pense qu'il voulait mettre les deux territoires dans la région du Pacifique mais ce que vous proposez est bien mieux.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Puis-je prendre la parole, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Est-ce de proposer que le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest fassent partie d'une région différente pose une difficulté?

M. Benjamin: Je ne verrais absolument aucun inconvénient à ajouter une sixième région.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je ne sais pas. Je pose la question aux fonctionnaires. . .

Le président: Je pense que cela compliquerait les choses, monsieur Gray, c'est le moins qu'on puisse dire.

M. Ouellet: Pourquoi ne pas mettre ces amendements aux voix?

M. Benjamin: Que préférez-vous?

Le président: Monsieur Thacker.

M. Thacker: L'amendement de M. Benjamin est judicieux. . .

Le président: Je pense qu'il est très judicieux.

M. Thacker: . . . parce que les régions sont assez bien réparties pour ce qui est des instances judiciaires.

Le président: Nous sommes saisis du sous-amendement de M. Benjamin à l'amendement de M. Ouellet. Je mets aux voix le sous-amendement à l'amendement de M. Ouellet.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Je mets aux voix l'amendement de M. Ouellet, tel qu'amendé par M. Benjamin.

L'amendement est adopté.

L'article 6 tel qu'amendé est adopté.

L'article 35

M. Ouellet: Je pense que M. Gray a le libellé de l'amendement qui a été discuté avec les fonctionnaires et

[Text]

with the text that I had personally submitted earlier. I want to say that, if he wants to move his amendment, it will certainly satisfy me and I guess certainly satisfy the disabled.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, in connection with what the Minister said, when he appeared before us, and in connection with the representations that we had before the committee, as concerns the handicapped and disabled people, and also in consideration of what has been said before, that there will be, under new acts, more action taken. . . If Mr. Ouellet withdraws what he had proposed yesterday, to comply with the new wording that the government has on this side, I would move that clause 35 of Bill C-18 be amended by adding immediately after line 23 on page 13, the following:

• 1715

Inquiry re: obstacles to disabled persons

(5) Where under any Act of Parliament the Agency has the power to approve, disallow or regulate terms and conditions of carriage, the Agency may, on complaint or of its own motion, inquire into, hear and determine whether the manner in which a service is being provided by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons.

Remedies

(6) Where the Agency determines that the manner in which a service is being provided constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons, it may order the carrier to remove the obstacle and may order payment of compensation for any extra expense incurred by the disabled person arising out of the undue obstacle.

Accessibility standards

(7) Where the carrier establishes, to the satisfaction of the Agency, that the manner of providing the service complies with any applicable standard of accessibility prescribed under an Act of Parliament, the Agency shall determine that the manner of providing the service does not constitute an undue obstacle.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have a question on proposed subclause 35(6), where it says:

... the Agency... may order payment of compensation for any extra expense incurred by the disabled person arising out of the undue obstacle.

What is not readily clear is by whom in fact that compensation is to be paid. Is it the agency, is it the carrier, or is it the disabled person? I am wondering if there is a need to make some minor change to that to make sure it is clear who is to pick up the tab. If we remember the testimony we have had and some of the decisions by the CTC, there has been the argument by the carriers that a disabled person who requires an attendant, and who is forced by the airlines to have an attendant, must pay—

[Translation]

qui reprend ce que j'avais moi-même présenté plus tôt. S'il veut proposer son amendement, je suis sûr qu'il me satisfait et nul doute qu'il satisfait les handicapés.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour revenir à ce que le ministre a dit quand il a comparu, pour tenir compte des démarches que nous avons entendus ici, de la part des handicapés et des invalides, et pour tenir compte de ce qui a été dit auparavant, en vertu des nouvelles lois, il y aura davantage de mesures prises. . . Si M. Ouellet retire ce qu'il a proposé hier, et s'il accepte le nouveau libellé proposé par le parti au pouvoir, je propose que l'article 35 du projet de loi C-18 soit modifié par insertion après la ligne 21, page 13 de ce qui suit:

Enquêtes—obstacles pour personnes déficientes

(5) Dans les cas où une loi du Parlement habilite l'Office à approuver, annuler ou régir les conditions de transport, celui-ci peut, à la suite d'une plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur la question—l'entendre et en décider—pour déterminer si les modalités du service du transporteur constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes.

Remèdes

(6) S'il décide que les modalités du service constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes, l'Office peut ordonner au transporteur de supprimer l'obstacle et ordonner le versement d'un indemnité couvrant les frais supplémentaires supportés par la personne déficiente en l'occurrence.

Normes d'accès

(7) Si le transporteur convainc l'Office que les modalités du service sont conformes aux normes d'accès applicables prévues par une loi du Parlement, l'Office statue que ces modalités ne constituent pas un obstacle indu.

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais poser une question au sujet du paragraphe 35(6), où on lit:

... l'Office peut... ordonner le versement d'une indemnité couvrant les frais supplémentaires assumés par la personne déficiente en l'occurrence.

On ne comprend pas immédiatement qui doit verser cette indemnité. Est-ce que ce sera l'Office, le transporteur, ou la personne déficiente? Je me demande s'il ne serait pas opportun de modifier légèrement le libellé pour que ce soit clair. Rappelons-nous le témoignage que nous avons entendu et certaines ordonnances rendues par la CCT. Les transporteurs ont fait valoir que les handicapés qui avaient besoin d'accompagnateurs et que les compagnies aériennes forcent à être accompagnées, doivent payer. . .

[Texte]

Mr. Thacker: The extra air fare.

Mr. Angus: The disabled person must pay for that extra seat.

Mr. Thacker: I think an ordinary reading would indicate it would be the carrier, because in clause 5 the agency is looking into. . .

in which a service is being provided by a carrier constitutes an undue obstacle

If the carrier causes an undue obstacle, the agency can order payment of compensation to the disabled person rising out of that obstacle. So I think in an ordinary interpretation there would be no doubt in my mind but that a court, or whoever, would decide it is the carrier that has to pay it.

The Chairman: Absolutely.

Just to supplement that from the Chair, the way the rules of procedure are, if it were the agency that had to pay, with this new amendment, I am afraid I would have to call it out of order. Therefore I read it too, on first blush—and it may cause other people who are going to read this to blush, if it passes—as that it would be the carrier that would pay the compensation.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I know that is the intent—

Mr. Ouellet: It is clear.

The Chairman: If it is anything else, it is out of order, because the agency could not order under this type of amendment under the rules of procedure.

Mr. Benjamin: We could do a simple little thing: just unanimously agree to insert the words “order payment by the carrier of compensation for” in the third-last line of subclause 35(6).

Mr. Angus: It certainly would not take away from—

Mr. Benjamin: Just inserting the words “by the carrier”: “may order payment of compensation by the carrier” for any extra. . .

The Chairman: What do you think about that?

Mr. Thacker: Well, I suppose “may order the carrier to pay compensation” would be a better—

The Chairman: I think that is grammatically better.

Amendment agreed to.

• 1720

Mr. Thacker: May I just say that the Minister appreciates the efforts of the committee to work towards this compromise because, as you know, he is moving towards either the agency or the branch of the Department of Transport, or even the shippers themselves, to look after this question. So this is a good interim step towards that.

[Traduction]

M. Thacker: Un billet supplémentaire.

M. Angus: La personne handicapée doit acheter un billet supplémentaire.

M. Thacker: À première vue, il semble que ce soit le transporteur car au paragraphe (5). . .

service du transporteur constitue un obstacle indu

Si le transporteur cause l'obstacle indu, l'Office peut exiger le versement d'une indemnité à la personne déficiente. Je ne doute absolument pas que si l'on donne une interprétation à ce libellé, le tribunal, ou toute autre autorité, déciderait que c'est le transporteur qui doit verser l'indemnité.

Le président: Absolument.

Du point de vue de la procédure ici en Comité, en tant que président, je devrais sans doute déclarer cet amendement irrecevable s'il exigeait que l'Office verse l'indemnité. Par conséquent, de prime abord, ce serait selon moi le transporteur qui devrait verser l'indemnité.

M. Angus: Monsieur le président, je sais que c'est l'intention. . .

M. Ouellet: C'est clair.

Le président: Si cet amendement signifie autre chose, il est irrecevable car l'Office ne pourrait pas verser d'indemnité, étant donné nos règles de procédure.

M. Benjamin: Nous pourrions faire une chose très simple. Nous pourrions accepter unanimement d'insérer les mots «ordonner le versement par le transporteur d'une indemnité» à la troisième avant-dernière ligne du paragraphe 35(6).

M. Angus: Cela n'enlèverait rien. . .

M. Benjamin: On insérerait les mots «par le transporteur»: «ordonner le versement par le transporteur d'une indemnité» couvrant les frais. . .

Le président: Qu'en pensez-vous?

M. Thacker: Je suppose que le libellé «ordonner au transporteur de verser une indemnité» serait une meilleure. . .

Le président: C'est plus juste du point de vue grammatical.

L'amendement est adopté.

M. Thacker: Permettez-moi de dire que le Ministre est très reconnaissant aux membres du Comité des efforts fournis pour en arriver à ce compromis car, vous le savez, il souhaite que l'Office, une direction du ministère des Transports ou des expéditeurs eux-mêmes s'occupent de cette question. Il s'agit donc d'une bonne mesure temporaire dans ce sens.

[Text]

The Chairman: I must say that I am pleased, too. And I am glad that Mr. Ouellet brought the amendment before. I know that, if he had not, other members were going to bring it. Mr. Angus and other members of all sides have had a very real interest, and I am very glad to see that in the spirit of co-operative federalism and the reality of committee work there is this apparent compromise on a very serious and sensitive issue that affects so many unfortunate Canadians in our midst. So I am very happy about it.

Mr. Ouellet: After having seen the wording of the proposed amendment, I will certainly vote in favour of this amendment; and mine will become redundant.

The Chairman: I guess it does become redundant, and you have been good to withdraw.

The Chair accepts the withdrawal of, standing down on, Mr. Ouellet's amendment, and this basically compromises the best of both and a little more of others.

So I am putting the motion of Mr. Gray, as amended by the mover.

Amendment agreed to.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): After having passed that amendment, I would like to add and reiterate the words of the Parliamentary Secretary to the Minister that this should be considered by the people that made representations before the committee an interim step and it shall not stop there. "Shall" is the key word.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray.

I think all members feel that, and that is why I am going to ask Ms Bloodworth a question—not on this, but it is the same subject-matter. I asked her this question before, but I want an open court, in a sense.

In clause 102 that we have already passed, with a disabled person coming in. . . Because this amendment we have passed covers all modes, I am worried about—and it may be an unreal worry—the situation now in the new agency by this clause 102 that we are informed is the transition clause along with another clause in the bill. The new agency has all the powers of the old commission; but, if the disabled person as of today runs into an obstacle and finds that it is not covered in the existing orders and edicts of the old CTC which were carried under the NTA, what is the recourse of that disabled person in any mode? Does clause 102 cover it? I guess that is what I am getting at.

Ms Bloodworth: Clause 102 only covers air, because that is all that had been removed.

In rail passenger, the section under which it has been dealt with and will continue to be dealt with is section 280 of the Railway Act, and nothing in this bill amends that section. The previous decisions have taken place under that section.

Under air, because this act removes the power to regulate fares and conditions of carriage, the decisions

[Translation]

Le président: Pour ma part, je suis moi aussi très content. Je suis content que M. Ouellet ait proposé cet amendement. S'il ne l'avait pas fait, d'autres membres du Comité l'auraient fait. M. Angus et d'autres membres des autres partis se sont intéressés vivement à la question et je suis très content que dans un esprit de fédéralisme coopératif et grâce au travail du Comité, nous soyons parvenus à un compromis sur un enjeu très important et très délicat qui touche de très près beaucoup de Canadiens défavorisés. Je suis donc très content.

M. Ouellet: J'ai pris connaissance du libellé de l'amendement proposé et je vais certainement voter pour. Mon amendement est superflu.

Le président: Je suppose qu'il l'est et vous avez bien fait de le retirer.

J'accepte le retrait de l'amendement de M. Ouellet et celui-ci est un compromis entre les deux et davantage.

Je mets aux voix la motion de M. Gray, telle qu'amendée.

L'amendement est adopté.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Maintenant, je voudrais ajouter quelques mots aux propos du Secrétaire parlementaire du Ministre. Il faudrait que ceux qui ont fait des démarches devant nous à ce propos sachent bien qu'il s'agit d'une mesure intérimaire et que les choses ne s'arrêteront pas là. «Doit» est le mot clé.

Le président: Merci, monsieur Gray.

Ce que vous dites témoigne des sentiments de tous les membres du Comité et je voudrais poser une question à M^{me} Bloodworth. Ce n'est pas à propos de l'amendement mais c'est au même sujet. Je lui ai déjà posé la question auparavant mais je voudrais le faire devant tout le monde.

A l'article 102, que nous avons déjà adopté, si une personne handicapée. . . L'amendement que nous avons adopté couvre tous les modes de transport mais j'ai une inquiétude qui n'est peut-être pas fondée. L'article 102 du projet de loi est un article de transition, nous dit-on, comme certains autres articles. Le nouvel Office a tous les pouvoirs de l'ancienne Commission. Toutefois, si une personne handicapée dès aujourd'hui se heurte à un obstacle et que cela n'est pas couvert dans les ordonnances et les arrêts de l'ancienne CCT, dont l'Office national des transports prendra la relève, quel recours a-t-elle? Est-ce que l'article 102 s'applique? Voilà ce que je voudrais savoir.

Mme Bloodworth: L'article 102 ne couvre que le transport aérien car c'est le seul mode qui avait été retiré.

Pour le transport ferroviaire, l'article qui était en vigueur et qui continuera de l'être est l'article 280 de la loi sur les chemins de fer, que rien dans ce projet de loi ne modifie. Les décisions précédentes ont toutes été prises en vertu de cet article.

Les décisions concernant les handicapés ont été prises par la CCT en vertu du pouvoir de réglementation des

[Texte]

relating to the disabled by the CTC had proceeded from that power to regulate fares and conditions of carriage for air service. By removing that power, those decisions would have fallen. Clause 102 puts the power back in with regard to the disabled only. So that will save those decisions because the power under which they were made has been saved.

The Chairman: That is air and that is rail.

Ms Bloodworth: Yes. Bus is under provincial jurisdiction except for the Newfoundland Roadcruiser. So nothing in this act will affect any bus service, with the exception of the Newfoundland Roadcruiser.

The Chairman: So the disabled of today running into obstacles could apply to the new agency for redress.

Ms Bloodworth: Under this clause you have just passed.

The Chairman: Under and because of the clause we have just passed.

Ms Bloodworth: Yes.

The Chairman: It merges or blends both clause 102 and the other modes in terms of redressing obstacles.

Ms Bloodworth: It provides a specific power of complaint.

The Chairman: I want to thank all members, and also the officials, and the Parliamentary Secretary—

An hon. member: Are we going?

• 1725

The Chairman: No, no; I am just thanking him. I am just adding my little soliloquy on the officials and the Parliamentary Secretary, and communicating with the Minister to come up with this amendment, which I certainly hope—and I know all members hope—addresses the issue.

Clause 35 as amended agreed to.

On clause 67—*Definitions*

The Chairman: Clause 67 is the definition of “Canadian”, and it is on page 48 of the binder. I think we have stood Mr. Ouellet’s amendment.

Mr. Ouellet: Well, the officials were to look at it, and. . .

Ms Bloodworth: The Justice lawyers did look at that this morning. There are two things. First of all, they feel the Canadian subsidiaries are already covered by the government amendment because the government amendment added “controlled in fact”, and that would give power to the agency at least to determine as a matter of fact whether a company is controlled by Canadians.

[Traduction]

tarifs et des modalités qu’elle détenait pour le transport aérien et ce projet de loi retire ce pouvoir à la Commission. De ce fait, les décisions ne valent plus. L’article 102 ne retient le pouvoir qu’à l’égard des handicapés. Ainsi, ces décisions-là seront maintenues car le pouvoir en vertu duquel elles ont été prises est retenu.

Le président: Ça c’est pour le transport aérien et ceci pour le transport ferroviaire.

Mme Bloodworth: C’est cela. Le transport par autobus est de ressort provincial sauf pour le *Newfoundland Roadcruiser*. Aucune disposition de ce projet de loi n’intéresse le transport par autobus, à l’exception du *Newfoundland Roadcruiser*.

Le président: Les handicapés qui aujourd’hui feraient face à des obstacles pourraient présenter une requête au nouvel Office, n’est-ce pas?

Mme Bloodworth: En invoquant cet article que vous venez d’adopter.

Le président: En l’invoquant et à cause de cet article.

Mme Bloodworth: Oui.

Le président: Cet article fusionne l’article 102 et les autres qui portent sur les autres modes pour ce qui est de la suppression des obstacles, n’est-ce pas?

Mme Bloodworth: Cet article donne précisément le pouvoir de porter plainte.

Le président: Je tiens à remercier tous les membres du Comité, les fonctionnaires et le Secrétaire parlementaire. . .

Une voix: Est-ce fini?

Le président: Pas du tout. Je voulais remercier les fonctionnaires et le secrétaire parlementaire d’avoir fait le nécessaire auprès du ministre pour obtenir cet amendement qui, je l’espère comme tous les membres du comité, contribuera à résoudre la question.

L’article 35 tel qu’amendé est adopté.

L’article 67—*Définitions*

Le président: L’article 67 comporte la définition de «Canadien» et l’amendement se trouve à la page 48. Je pense que nous avons réservé l’amendement de M. Ouellet.

M. Ouellet: Les fonctionnaires devaient l’analyser et. . .

Mme Bloodworth: Les avocats du ministère de la Justice l’ont étudié ce matin. Il y a deux choses. Tout d’abord, ils estiment que les filiales canadiennes sont déjà prises en compte dans l’amendement du gouvernement car ce dernier ajoute «contrôlés de fait». Cela donne à l’Office le pouvoir de déterminer si une compagnie est contrôlée par des Canadiens.

[Text]

The difficulty they had with Mr. Ouellet's proposed amendment was defining "subsidiary". Apparently they have looked at some of the ways in which it has been defined, and there is no commonly accepted definition in courts of what a "subsidiary" is. Organizations with minority shareholdings have been held to be subsidiaries, so it may cause some difficulty as to exactly who is meant without defining "subsidiary". If by "subsidiary" you mean someone who was foreign controlled, if they are foreign controlled then they are caught by the government amendment now.

Mr. Ouellet: Well, I would like to think they are caught by the government amendment. On the other hand, I think we should make double sure that in fact we are dealing with companies that are not a façade for a foreign-owned company. I think I would like this amendment to stand.

Ms Bloodworth: I could just add one more comment, Mr. Chairman. One of the reasons for our choosing just the words "controlled in fact" was what Mr. Ouellet has alluded to—that if you get into complicated schemes, someone can always evade the complicated words you have put down. Therefore, we stayed with just "controlled in fact" to make it a factual determination in a given case.

Mr. Angus: One of the trigger mechanisms in that definition is the meaning of a "permanent resident" within the meaning of the Immigration Act, 1976. Do you have that handy?

Ms Bloodworth: I was afraid you were going to ask for that. No, I do not.

Mr. Angus: My memory tells me—because all of us deal with immigration matters—that it is a very short timeframe in which an individual, after becoming a landed immigrant, can become a permanent resident without being a Canadian citizen.

Ms Bloodworth: I will have to check, Mr. Angus, to see if anyone at the back of the room has a copy of the act.

Mr. Benjamin: You have to wait three years before you get your citizenship, at a minimum. I think they are considered permanent residents when they have landed immigrant status.

Mr. Angus: This happens fairly quickly. I guess the concern is that in the context of this debate a foreign company could send a memo out to a couple of their employees congratulating them and saying that they are going to become a permanent resident of Canada, move them up here, and through that process begin the acquisition or the development or whatever.

Mr. Benjamin: They never do become a Canadian citizen.

The Chairman: Look, you can get all sorts of scenarios. I am not trying to cut it off, but obviously every clause in the bill is not going to cover every conceivable situation that someone may invent to try to circumvent an act. This is what life is for. This is what lawyers are for, and I guess

[Translation]

C'est la définition de «filiale» dans l'amendement proposé par M. Ouellet qui cause des difficultés. Les avocats auraient essayé de trouver d'autres définitions, mais il n'existe pas de définitions acceptées généralement par les tribunaux. Les organisations qui ont des actionnaires minoritaires sont considérées comme des filiales mais on aurait du mal à dire exactement quelles sociétés pourraient être considérées comme «filiale». Si par «filiale», vous voulez dire une société contrôlée à l'étranger, le libellé du gouvernement couvre cela.

M. Ouellet: J'espère bien que c'est couvert par l'amendement du gouvernement. D'autre part, nous devrions nous assurer que ces compagnies ne sont pas de simples façades pour des compagnies appartenant à des étrangers. Je voudrais maintenir ma proposition d'amendement.

Mme Bloodworth: Je n'ai qu'une remarque à faire. Une des raisons pour lesquelles nous avons choisi l'expression «contrôlés de fait» tient précisément à l'argument de M. Ouellet. En effet, dans des cas compliqués, il est toujours possible de trouver une échappatoire au libellé. Par conséquent, nous avons voulu simplifier en précisant «contrôlés de fait» pour pouvoir trancher plus facilement.

M. Angus: Dans cette définition, une des charnières est la signification de «résident permanent» d'après la Loi de l'immigration de 1976. Avez-vous cette loi sous la main?

Mme Bloodworth: Je craignais que vous me la demandiez. Je ne l'ai pas.

M. Angus: Nous nous occupons tous de questions d'immigration et si ma mémoire est bonne, il faut très peu de temps entre le moment où quelqu'un devient immigrant reçu et le moment où il est résident permanent, sans être citoyen canadien.

Mme Bloodworth: Monsieur Angus, il y a peut-être quelqu'un dans la salle qui a la Loi de l'immigration.

M. Benjamin: Il faut trois ans avant de devenir citoyen. C'est un minimum. Je pense qu'on est résident permanent quand on a le statut d'immigrant reçu.

M. Angus: C'est très rapide. Je pense qu'une compagnie étrangère pourrait très bien envoyer une lettre à quelques-uns de ses employés en les félicitant d'être devenus résidents permanents du Canada, et une fois les employés ici, la compagnie engagerait la procédure d'acquisition, de développement ou de je ne sais quoi encore.

M. Benjamin: Ils n'auraient pas besoin de devenir citoyens canadiens.

Le président: On peut imaginer toutes sortes de scénarios. Je ne voudrais pas ici vous empêcher de discuter mais manifestement chaque article du bill ne peut pas couvrir toutes les situations imaginables qu'on pourrait inventer pour contourner la loi. C'est la vie. C'est

[Texte]

this is what legislators are for, to somehow plug the holes after the bills do not perhaps do it all.

We have the amendment of the government, which says "controlled in fact", which brought forward—I do not what the sequence was—Mr. Ouellet's amendment to try to be more specific. Ms Bloodworth has come back—I really am not clear as to what you did find out about Mr. Ouellet's amendment. I am sorry about that. Let us put this to a vote one way or another, or have further discussion. Let us not try to invent every situation, that people may, in their own design, try to get around whatever we do.

• 1730

Ms Bloodworth: In response to Mr. Angus's comment, that was one of the very reasons for our choosing "controlled in fact", because any scheme we can invent, someone will invent one to get around it. I think this case you were citing would fall under that "controlled in fact".

Did you want me to repeat what we have found out about Mr. Ouellet's...?

An hon. member: Yes.

Ms Bloodworth: The lawyers did look at that, and their opinion is that the subsidiaries are covered by "controlled in fact". The problem they had with putting "subsidiary" in it is that there is no commonly accepted definition of what a "subsidiary" is. It has been held to be a company that has a small minority shareholding from a foreign company. I do not think that was the intent of this amendment. I think we are talking about companies that are controlled outside of the country. Therefore, they had some difficulty with including it in here without going on then to also define what is meant by "subsidiary". As I say, their opinion is—and I agree with them—that it is covered by "controlled in fact".

The Chairman: Which is the government amendment that we carried this morning, or some time.

Ms Bloodworth: Yes.

Amendment negated.

Clause 67 as amended agreed to.

On clause 156—*Regulations*

The Chairman: We are now on the foreign carrier clause, Mr. Clifford, new subclause 156(1). The most recent edition has just been handed to me. Perhaps Mr. Clifford could explain this when he moves the clause formally.

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Chairman. I would like to move this new clause to Bill C-18, by adding immediately after line 13 on page 83 the following:

Other countries.

157. (1) Where the Governor in Council is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory, or restrictive practices with

[Traduction]

à ça que servent les avocats et je suppose que les législateurs doivent essayer de colmater les brèches, quand les projets de loi ne couvrent pas toutes les situations.

L'amendement du gouvernement dit «contrôlés de fait» car M. Ouellet voudrait que les choses soient plus précises. M^{me} Bloodworth est revenue. Je ne comprends pas très bien l'analyse qu'on a faite de l'amendement de M. Ouellet. Excusez-moi. Il faut que nous mettions cet amendement aux voix ou que nous en discutions davantage. N'essayons pas d'inventer toutes sortes de situations car de toute façon, les gens vont essayer de contourner la loi, quoi que nous fassions.

Mme Bloodworth: Je voudrais répondre à la remarque de M. Angus. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons choisi le libellé «contrôlé de fait». Peu importe ce que nous disons, on essaiera toujours de contourner la loi. Je pense que le cas que vous avez décrit pourrait être contrôlé par l'expression «contrôlé de fait».

Voulez-vous que je répète ce que l'on nous a dit à propos de l'amendement de M. Ouellet?

Une voix: Oui.

Mme Bloodworth: Les avocats ont analysé l'amendement et selon eux, les filiales sont couvertes par l'expression «contrôlé de fait». On hésite à mettre le mot «filiale» dans cette définition car il n'existe pas de définition communément acceptée. On a dit que c'était une compagnie qui détenait une minorité des actions d'une société étrangère. Je ne pense pas que ce soit l'intention de l'amendement. Je pense qu'on parle de compagnies qui sont contrôlées à l'étranger. Par conséquent, on hésitait à inclure le mot «filiale» sans par ailleurs le définir. Selon eux, et je suis d'accord, les filiales sont couvertes par l'expression «contrôlé de fait».

Le président: Il s'agit donc de l'amendement du gouvernement que nous avons adopté ce matin ou avant.

Mme Bloodworth: Oui.

L'amendement est rejeté.

L'article 67 tel qu'amendé est adopté.

L'article 156—*Règlements*

Le président: Monsieur Clifford, il s'agit du nouveau paragraphe 156(1) concernant les transporteurs étrangers. On vient de m'apporter la dernière édition. Monsieur Clifford, voulez-vous expliquer cet amendement quand vous proposerez l'article officiellement.

M. Clifford: Merci, monsieur le président. Je propose un nouvel article au projet de loi C-18 en ajoutant immédiatement après la ligne 13, page 83 ce qui suit:

Autres pays.

157. (1) Quand le gouverneur en Conseil est d'avis que le gouvernement d'un pays s'est adonné à des pratiques restrictives, discriminatoires ou injustes à

[Text]

respect to Canadian carriers that transport goods by rail in that country or between that country and Canada, the Governor in Council shall direct the Minister and the Secretary of State for External Affairs to seek elimination of those practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council may, by order made on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs, take such action as a Governor in Council considers appropriate.

and (b) by renumbering the subsequent clauses and their cross-references thereto accordingly.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am wondering if we should not delete two words, and that would be under subclause 157(1) in the fourth line where it says "to Canadian carriers that transport goods", delete the words "by rail", so it is "that transport goods in that country". Then you have rail, trucking, or anything else covered.

The Chairman: We mentioned it this morning. Mr. Clifford has almost used the identical wording of a government amendment in Bill C-19 that covers the trucking phase mode, and this is what presents the difficulty. I know it caused concern among the bureaucracy on the noon hour. It is the same amendment that we are going to be confronted with in Bill C-19.

• 1735

Mr. Benjamin: All right. It is better than a kick in the head.

Mr. Thacker: I know, Mr. Chairman, how strongly members feel on this issue. It is partially because you have heard the evidence, and it is because in your everyday life as members you see the U.S. Congress becoming more and more protectionist and using the practice of adding such types of clauses to bills as they go through their House. But the issue today, really, during passage of Bill C-18, is whether this amendment is appropriate at this time by this committee. I wish to advise you that the Department of External Affairs and the Trade Negotiations Office would certainly prefer that the committee not act at this time. While it is true the U.S. has such a clause on trucking, against which Canada will respond in C-19, it is also true that on railways the U.S. has not acted. Therefore the Canadian government would prefer that the committee not act first at this time.

The Chairman: Mr. Thacker, I am only the chairman here, but the committee feels very concerned about this. The reality is that whether you are in External Affairs or in Simon Reisman's office, you have to appreciate that the American railway situation compared with the Canadian railway situation is so totally out of context in terms of

[Translation]

l'égard de transporteurs canadiens qui transportaient des biens par chemins de fer dans son pays ou entre ce pays et le Canada, le gouverneur en Conseil peut demander au ministre et au secrétaire d'État aux Affaires extérieures de tenter de mettre un terme à ces pratiques par des consultations.

(2) Quand les consultations prévues au paragraphe (1) échouent, le gouverneur en Conseil peut, par décret rendu sur recommandation du ministre ou du secrétaire d'État aux Affaires extérieures prendre les mesures qu'il juge indiquées.

et (b) en renumérotant les articles qui suivent et les références à ces articles.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me demande si on ne devrait pas biffer deux mots au paragraphe 157(1), à la quatrième ligne «transporteurs canadiens qui transportent des biens», où il s'agirait de supprimer «par chemins de fer», si bien que le libellé serait «qui transportent des biens dans ce pays». Ainsi, cela couvre les chemins de fer et le camionnage ou les autres modes de transport.

Le président: Vous y avez fait allusion ce matin. M. Clifford a utilisé un libellé presque identique à l'amendement du gouvernement visant le projet de loi C-19 qui porte sur le camionnage. Voilà la difficulté. Je sais que les fonctionnaires s'en sont inquiétés à l'heure du déjeuner. Nous allons retrouver le même amendement quand nous étudierons le projet de loi C-19.

M. Benjamin: Très bien. Mieux vaut cela qu'une gifle.

M. Thacker: Monsieur le président, je sais que c'est une question qui préoccupe énormément les membres du Comité. Cela tient au fait que l'on a entendu les témoignages à ce sujet et que parce que dans notre vie de tous les jours, nous constatons que le Congrès américain devient de plus en plus protectionniste et qu'il a l'habitude désormais d'ajouter ce genre d'article aux projets de loi qu'il étudie. Dans le cas qui nous occupe, à propos du projet de loi C-18, il faut se demander si cet amendement est indiqué pour l'instant. Le ministère des Affaires extérieures et le Bureau des négociations sur le commerce préféreraient que le Comité ne fasse rien pour l'instant. Il est vrai que les États-Unis ont adopté un article sur le camionnage auquel le Canada répondra dans le Bill C-19. Il est vrai aussi que les États-Unis n'ont rien fait du côté des chemins de fer. Par conséquent, le gouvernement canadien préférerait que le Comité ne prenne pas cette initiative.

Le président: Monsieur Thacker, je ne suis que le président du Comité, mais les membres du Comité s'inquiètent énormément de cette situation. Que vous soyez au ministère des Affaires extérieures ou au bureau de Simon Reisman, il faut comprendre qu'on ne peut pas comparer la situation des chemins de fer américains à

[Texte]

competition that this is why this has come spontaneously from all members, or government members... that this type of clause has come in. Having put it in on the trucking, you are hoist with your own petard.

Quite frankly, there is nothing in here that is going to antagonize the Americans if they do not take some type of unfortunate action against us.

Mr. Thacker: The record is clear, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: This is just in case they do something.

The Chairman: And for our friend Mr. Mulder there, who would have thought there would have been a Packwood amendment three years ago that would have confronted us? Who knows what is going on in the White House? They do not even know what is going on in the White House themselves. Anyway, the mood is pretty strong.

Mr. Benjamin: I hear the Russians do, though.

The Chairman: I do not want to presume on the committee.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I realize and I sense the mood of the committee. But just for the record, on trucking the U.S. government has had such a clause for some time, and they have used it at least once, and I think they threatened twice to use it. On the railway side they have gone the other way. The U.S. government has accommodated Canadian entry and ownership of American railroads. The Canadian railroads are full members of the American Association of Railroads.

Mr. Benjamin: We know that.

Mr. Mulder: The U.S. government and the American railroads co-operate extensively in our interchange.

The Chairman: Agreed; we know that.

Mr. Mulder: So the U.S. government has done nothing against Canadian railroads.

The Chairman: And under this clause the Canadian government, or Order in Council, is not going to do anything in response. It is only going to be something if it is unfair, discriminatory, or a restrictive practice. The thing is very clear. Quite frankly, the boys in Foggy Bottom need sometimes to get out in the world of reality. I have a real bias on this.

Mr. Clifford, you have to withdraw your earlier amendment before we can vote on this. You moved an amendment this morning.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, I would like to withdraw the earlier drafting. I have cleaned it up quite a bit since then.

[Traduction]

celle des chemins de fer canadiens du point de vue de la concurrence et c'est pour cela que spontanément les membres du Comité, même ceux du parti au pouvoir... cela explique cet article. Avec l'article sur le camionnage, toute l'affaire nous éclate entre les mains.

En toute franchise, il n'y a rien dans cet article qui pourrait froisser les Américains, si tant est qu'ils ne prennent pas de mesures regrettables à notre endroit.

M. Thacker: Nous avons compris, monsieur le président.

M. Benjamin: C'est juste au cas où ils feraient quelque chose.

Le président: Je dis à l'intention de notre ami, M. Mulder, qui aurait cru qu'il y a trois ans on adopterait l'amendement Packwood? Qui sait ce qui se passe à la Maison Blanche? Même ceux qui y sont ne le savent pas. De toute façon, les esprits sont échauffés.

M. Benjamin: On me dit que les Russes eux, le savent.

Le président: Je ne veux pas préjuger de ce que fera le Comité.

M. Mulder: Je me rends bien compte de l'esprit qui règne ici. Aux États-Unis, le gouvernement américain a adopté ce genre d'article à propos du camionnage il y a un certain temps et il a été invoqué au moins une fois à deux reprises, on a annoncé qu'on l'invoquerait. Pour les chemins de fer, on a pris une autre orientation. Le gouvernement américain a permis l'entrée des Canadiens et il leur a donné la possibilité de devenir propriétaires de chemins de fer américains. Les chemins de fer canadiens sont membres à part entière de l'Association américaine des chemins de fer.

M. Benjamin: Nous le savons.

M. Mulder: Le gouvernement américain, et les chemins de fer américains coopèrent pleinement dans les lieux de correspondance.

Le président: Nous le savons.

M. Mulder: Le gouvernement américain n'a rien fait contre les chemins de fer canadiens.

Le président: Le gouvernement canadien, par décret du Conseil, ne fera rien non plus en application de cet article. C'est seulement s'il y a des pratiques restrictives, discriminatoires ou injustes qu'il interviendra. C'est très clair. En toute franchise, ceux qui sont dans l'obscurité ont besoin d'un peu de temps pour voir la lumière. Je suis subjectif ici.

Monsieur Clifford, vous devez retirer votre amendement si vous voulez que nous votions. Vous avez présenté un amendement ce matin.

M. Clifford: Monsieur le président, permettez-moi de remplacer la première version par une autre que j'ai peaufinée.

[Text]

The Chairman: Mr. Clifford has withdrawn the motion he moved this morning on the same issue. He has presented the cleaned-up version of what he intends, which is a new clause 156.

Amendment agreed to.

On clause 253—*Assets or sales must be over \$20 million*

• 1740

Mr. Ouellet: After consultation with the Parliamentary Secretary, he was kind enough to indicate to me that if the amendment read “ten” then he felt that the government would be in agreement with such an amendment. Therefore, I would like to move that clause 253 be amended by striking out line 32 at page 130 and substituting the following therefor:

may be prescribed, in excess of ten mil-

Amendment agreed to.

Clause 253 as amended agreed to.

Mr. Thacker: On clause 1, there was a possibility that you might want to change it to the “National Transportation Act, 1987”. If the committee is of that mind, an amendment has been drafted.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move on behalf of the government that clause 1 of Bill C-18 be amended by striking out line 5 on page 1 and substituting the following:

Transportation Act, 1987

Mr. Benjamin: It might be 1988.

The Chairman: That is right; it may be 1988. I am not too excited about this.

Mr. Benjamin: That is all right; make it 1987. What the hell.

The Chairman: I would like to get through clause 1 without any more interruptions. What is the sense of this?

Mr. Thacker: It is your bill.

Amendment agreed to.

Clause 1 as amended agreed to.

The Chairman: Shall the title pass?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the bill as amended pass?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House after Easter?

An hon. member: Yes, right now.

The Chairman: Well, we can do it tomorrow if you want the 48 hours to start ticking for amendments. The motion is shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

[Translation]

Le président: M. Clifford retire sa motion de ce matin. Il présente une version différente, c'est-à-dire un nouvel article 156.

L'amendement est adopté.

L'article 253—*Seuil de 20 millions de dollars*

M. Ouellet: J'ai consulté le secrétaire parlementaire et il a eu l'amabilité de me dire que si le terme «dix» était utilisé dans l'amendement, le gouvernement l'accepterait. Par conséquent, je propose que l'article 253 du projet de loi C-18 soit modifié en remplaçant la ligne 33, page 130, par ce qui suit:

d'affaires annuel brut de plus de dix mil-

L'amendement est adopté.

L'article 153, tel que modifié, est adopté.

M. Thacker: A propose de l'article 1, on avait parlé de la possibilité de remplacer le titre abrégé par «Loi nationale de 1987 sur les transports». Si le comité est d'accord, un amendement a été rédigé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Au nom de la majorité, je propose que l'article 1 du Bill C-18 soit modifié en remplaçant la ligne 4, page 1, par ce qui suit:

Loi nationale de 1987 sur les trans-

M. Benjamin: Ce sera peut-être 1988.

Le président: C'est vrai; ce sera peut-être 1988. La perspective ne m'enchanté pas.

M. Benjamin: C'est exact, mettons 1987, que diable.

Le président: J'aimerais en terminer avec l'article 1 sans autre interruption. A quoi cela sert-il?

M. Thacker: C'est votre bill.

L'amendement est adopté.

L'article 1, tel que modifié, est adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le bill, tel que modifié, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport à la Chambre après Pâques du bill ainsi modifié?

Une voix: Oui, tout de suite.

Le président: Nous pourrions le faire demain si vous voulez que débute le délai de 48 heures s'appliquant au dépôt des amendements. Dois-je faire rapport à la Chambre du bill ainsi modifié?

Des voix: D'accord.

[Texte]

The Chairman: Shall the committee order a reprint of the bill as amended for the use of the House of Commons at report stage?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Colleagues, I think this is most interesting. I know that we are not through business today, but I want to compliment the members. I have been on other committees where the members would have gone up the wall.

I really want to thank Micheline and Mary of the staff, along with John and David and others, and especially the members, for the constructive attitude on a bill that we know has differences of opinion. I just want to thank you all for that.

• 1745

Now, having said that, I just wonder if we should not break and come back at 7 p.m.

Mr. Robichaud: After Easter.

The Chairman: No, let us continue. Frankly, the committee should meet Wednesday afternoon to discuss the business of the committee and some other things, even if we get through Bill C-19, which I think we could get through fairly quickly tonight, because there are only several salient features. So why not, then? If the mood is to continue, we will have pizza.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, the whole group here will be invited to the Blue Jay party tonight.

The Chairman: I thought that was off.

Mr. Clifford: No, it is very much on.

The Chairman: Well, you told me that was off. Otherwise, I would have suggested that this morning as a carrot, but actually we did not need it. Where is this Blue Jay party?

Mr. Layton: Over in 200.

The Chairman: Mr. Clifford, on a point of order, please explain.

Mr. Clifford: The committee has worked so hard, Mr. Benjamin. The collegiality that has been demonstrated here today and will be demonstrated when we finish Bill C-19. . . There is a party in Room 200.

Mr. Benjamin: What time?

Mr. Clifford: It starts at 7 p.m.

The Chairman: Okay, okay. You have settled it.

Mr. Benjamin: Can we break for at least 20 minutes?

The Chairman: Well, let us take a break at 6 p.m. and order the pizza. The pizza is coming at 6.15 p.m. We will reconvene at 6 p.m. The desire is to continue.

[Traduction]

Le président: Le Comité doit-il faire réimprimer le bill ainsi modifié à l'intention de la Chambre des communes à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Chers collègues, voilà qui est très intéressant: je sais que nous n'avons pas terminé pour aujourd'hui, mais je tiens à vous féliciter. J'ai assisté à des comités où les participants auraient grimpé au mur dans ces conditions.

En fait, je tiens à remercier Micheline et Mary du personnel, et également John et David, entre autres, et tout particulièrement les députés pour leur attitude particulièrement constructive compte tenu des divergences d'opinion qui existaient. Je tiens à vous remercier tous infiniment.

Cela dit, peut-être serait-il bon de nous interrompre et de revenir à 19 heures.

M. Robichaud: Après Pâques.

Le président: Non, continuons. Franchement, le Comité devrait se réunir mercredi après-midi pour discuter de son calendrier, entre autres, et même si nous terminons le Bill C-19—d'ailleurs, je crois que nous pourrions le faire assez rapidement ce soir car il n'y a que quelques caractéristiques particulières. Alors, pourquoi pas? Si vous êtes pour continuer, nous commanderons de la pizza.

M. Clifford: Monsieur le président, nous allons tous être invités à la soirée des Blue Jay ce soir.

Le président: Je croyais que c'était annulé.

M. Clifford: Non, au contraire.

Le président: Vous m'avez dit que c'était annulé. Si j'avais su, j'aurais invoqué ce prétexte pour vous inciter à travailler, mais en réalité, nous n'en avons pas eu besoin. Où a lieu cette soirée pour les Blue Jay?

M. Layton: Dans la salle 200.

Le président: Monsieur Clifford je vous en prie, expliquez.

M. Clifford: Monsieur Benjamin, le Comité a travaillé très fort; aujourd'hui, il a fait preuve d'esprit collégial, et lorsque nous terminerons le Bill C-19, ce sera la même chose. . . Il y a un party dans la pièce 200.

M. Benjamin: À quelle heure?

M. Clifford: Il commence à 19 heures.

Le président: D'accord, d'accord, c'est donc réglé.

M. Benjamin: Pouvons-nous au moins lever la séance pendant 20 minutes?

Le président: Eh bien, arrêtons-nous jusqu'à 18 heures et commandons de la pizza. La pizza arrivera à 18h15. Nous recommencerons à 18 heures. Nous voulons tous continuer.

[Text]

[Translation]

• 1747

• 1805

The Chairman: We are now commencing amendments to Bill C-19. Mr. Parliamentary Secretary, do you have a statement to make?

Mr. Thacker: No, I do not, Mr. Chairman.

Clause 1 allowed to stand.

Clause 2 agreed to.

On clause 3—*Operation without licence prohibited*

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, on behalf of the government, I move that Bill C-19 be amended (a) by adding, immediately after line 35 on page 2, the following heading and section:

SAFETY

Regulations

3. (1) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province affected thereby, make regulations respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings or extra-provincial truck undertakings, including, without limiting the generality of the foregoing, regulations respecting audit, inspection, entry on premises and the provision of information.

Incorporation by reference

(2) A regulation under subsection (1) may incorporate by reference the law of a province as amended from time to time.

Prohibition

(3) No person shall operate an extra-provincial bus undertaking or extra-provincial truck undertaking in contravention of any regulation made under subsection (1).

and (b), by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Mr. Angus: I have one question for the officials. When we use the term "a province" in subclause (3), does that also mean a territory?

Mr. Lövgren: Yes.

Amendment agreed to.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that the English version of clause 3 of Bill C-19 be amended by striking out lines 5 and 6 on page 3 and substituting the following:

undertaking in that province except under and in accordance with a licence issued under the au-

The Chairman: Would you please explain?

Le président: Nous commençons maintenant l'étude des amendements au Bill C-19. Monsieur le secrétaire parlementaire, avez-vous une déclaration à faire?

M. Thacker: Non, monsieur le président, je n'en ai pas.

L'article 1 est réservé.

L'article 2 est adopté.

Article 3—*Interdiction d'exploitation sans licence*

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, au nom du gouvernement je propose que le Bill C-19 soit modifié a) en ajoutant, après la ligne 42, page 2, le titre et le passage suivants:

SÉCURITÉ

Règlements

3. (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de chaque province touchée, régir la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar ou des entreprises de camionnage extra-provinciales, notamment la vérification, l'inspection, la pénétration de lieux et la fourniture de renseignements.

Incorporation par renvoi

(2) Les règlements d'application du paragraphe (1) peuvent incorporer par renvoi la loi d'une province avec ses modifications.

Interdiction

(3) L'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage est subordonnée à l'observation des règlements d'application du paragraphe (1).

et b), les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

M. Angus: J'ai une question à poser aux fonctionnaires. Lorsque nous parlons d'«une province» dans l'alinéa (3), est-ce que cela signifie également un territoire?

M. Lövgren: Oui.

L'amendement est adopté.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que la version anglaise du Bill C-19 soit modifiée en supprimant les lignes 5 et 6, page 3 et en les remplaçant par ce qui suit:

transport par autocar et subordonné à l'obtention et à l'observation des conditions de la licence d'exploitatin délivrée.

Le président: Pouvez-vous expliquer?

[Texte]

Mr. Mulder: It is to make sure the person not only gets authority to hold a licence but also complies with the rules. "Except under and in accordance with a licence": so he has to comply with a licence.

Mr. Angus: Does that mean you just cannot get it and then change the way you operate?

Mr. Mulder: Right.

Mr. Angus: It has to be a continuum.

Amendment agreed to.

Clause 3 as amended agreed to.

• 1810

Clauses 4 and 5 agreed to.

On Clause 6—*Operation without licence prohibited*

The Chairman: Welcome back to the fold, Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you very much. I move that the English version of clause 6 of Bill C-19 be amended by striking out lines 28 and 29 on page 3 and substituting the following:

undertaking in that province except under and in accordance with a licence issued under the au-

The Chairman: Thank you for your amendment. It is both in English and in French.

Mr. Reid: That is right; in both official languages.

The Chairman: That is clause 6. That is the same situation, is it not, Mr. Mulder?

Mr. Mulder: Yes, sir.

Amendment agreed to.

Clause 6 as amended agreed to.

On clause 7—*Issue of licence*

Mr. Belsher: Mr. Chairman, my amendment is that the English version of subclause 7(2) of Bill C-19 be amended by striking out lines 9 and 10 page 4 and substituting the following:

mits to the board prescribed evidence that the applicant meets the prescribed

The Chairman: Would you explain "mits", Mr. Belsher?

Mr. Belsher: I will bow to the officials, sir.

The Chairman: It must be "permits", is it not? Is there any explanation, Mr. Mulder?

Mr. Mulder: This is to make clear in English what is already clear in French; it is that the applicants meet the prescribed criteria.

Amendment agreed to.

Mr. Angus: There is a total of three more on that.

[Traduction]

M. Mulder: Cet amendement permet de s'assurer que la personne en question ne se contente pas des avantages d'une licence, mais se conforme également aux règles. «Subordonné à l'obtention et à l'observation des conditions»: il doit donc se conformer aux conditions de la licence.

M. Angus: Autrement dit, après avoir obtenu une licence, vous ne pouvez pas changer vos méthodes arbitrairement?

M. Mulder: Précisément.

M. Angus: Il faut une solution de continuité.

L'amendement est adopté.

L'article 3, tel que modifié, est adopté.

Les articles 4 et 5 sont adoptés.

Article 6—*Interdiction d'exploitation sans licence*

Le président: Vous êtes de retour parmi nous, monsieur Reid, bienvenue.

M. Reid: Merci beaucoup. Je propose que la version anglaise de l'article 6 du Bill C-19 soit modifiée en remplaçant la ligne 27, page 3, par ce qui suit:

locale est subordonnée à l'obtention et à l'observation des conditions de la

Le président: Merci pour cet amendement. Nous l'avons en anglais et en français.

M. Reid: Exactement, dans les deux langues officielles.

Le président: Il s'agit de l'article 6. C'est la même chose, n'est-ce pas, monsieur Mulder?

M. Mulder: Oui, monsieur.

L'amendement est adopté.

L'article 6, tel que modifié, est adopté.

Article 7—*Délivrance de licences*

M. Belsher: Monsieur le président, je propose que la version anglaise de la l'alinéa 7(2) du Bill C-19 soit modifiée en remplaçant les lignes 9 et 10, page 4, par ce qui suit:

mits to the board prescribed evidence that the applicant meets the prescribed

Le président: Pouvez-vous nous expliquer *mits*, monsieur Belsher?

M. Belsher: Je vais céder la parole aux fonctionnaires, monsieur.

Le président: C'est probablement *permits*, n'est-ce pas? Monsieur Mulder, y a-t-il une explication?

M. Mulder: Nous précisons ici en anglais quelque chose qui est déjà précis en français, c'est-à-dire que la personne qui fait la demande doit se conformer au critère.

L'amendement est adopté.

M. Angus: Il y en a encore trois sur cet article.

[Text]

The Chairman: Yes. Thank you.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on behalf of Mr. Benjamin I would like to move that Bill C-19 be amended in clause 7 on page 4 by striking out subclauses 7(3), 7(4), and 7(5), beginning on line 13 and by adding in clause. . . Oh, I cannot do that one. Let me just stop there. The second part is an amendment later on.

The Chairman: Mr. Angus, perhaps I will just ask for your consideration that we could—

Mr. Angus: Vote against it.

The Chairman: No, no. Perhaps we could stand this, because you are coming then into clause 29. One is consequential upon the other.

Mr. Angus: Yes, Mr. Chairman, I realize that. And what the clerk has wisely done is photocopy this page and inserted it at the right time. I think we can deal with the first part of my motion, which is basically the deletion of subclauses 7(3), 7(4), and 7(5), as a separate item. Let me just. . . I will vote against them to. . .

The Chairman: Yes. I agree. I think you are being very realistic. You have heard the motion of Mr. Angus to delete subclauses 7(3), 7(4), and 7(5). Did you want to explain?

Mr. Angus: Just a quick explanation, Mr. Chairman, for the record. As you know, we are not happy going to reverse onus, we are not happy going to fit, willing and able, and by moving to delete these subclauses we believe we would retain "public necessity and convenience".

Amendment negated.

Mr. Layton: Are you ready for the government amendment, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, Mr. Layton.

Mr. Layton: I move that clause 7 of Bill C-19 be amended (a) by striking out lines 24 to 47 on page 4 and lines 1 to 11 on page 5 and substituting the following:

evidence to the contrary, the operation of the extra-provincial truck undertaking in respect of which the licence is sought would likely be detrimental to the public interest.

And (b), by striking out lines 23 to 32 on page 5 and substituting the following:

licence is sought would likely be detrimental to the public interest.

The Chairman: Would you like to explain that, Mr. Layton or Mr. Mulder?

• 1815

Mr. Mulder: Yes, sir. This is consistent with the demand from the—you will remember—the lawyers and from the truckers, and later on from the provinces, that the criteria were too complicated, that we should simplify it and just stick to public interest and leave the provinces to determine it in their own manner.

[Translation]

Le président: Oui. Merci.

M. Angus: Monsieur le président, au nom de M. Benjamin, je propose que le Bill C-19 soit modifié à l'article 7, page 4, en supprimant les paragraphes 7(3), 7(4), et 7(5), à compter de ligne 12, et en ajoutant. . . Oh, je ne peux pas proposer cet amendement, la deuxième partie intervient plus tard.

Le président: Monsieur Angus, peut-être pourriez-vous envisager de. . .

M. Angus: De voter contre?

Le président: Non, non. Peut-être pourrions-nous réserver cet amendement, car il nous amène à l'article 29, l'un étant la conséquence de l'autre.

M. Angus: Oui, monsieur le président, je le sais. Et le greffier, à juste raison, a déjà photocopié cette page pour l'insérer au bon endroit. Je pense que nous pourrions commencer par la première partie de ma motion, c'est-à-dire la suppression des paragraphes 7(3), 7(4), et 7(5), et plus tard. . . Je voterai contre cela également. . .

Le président: Oui. Je suis d'accord. Vous êtes très réaliste. Vous avez entendu la motion de M. Angus qui a pour effet de supprimer les paragraphes 7(3), 7(4), et 7(5). Voulez-vous donner une explication?

M. Angus: Une explication très courte, monsieur le président. Comme vous le savez, la responsabilité inversée ne nous plaît pas beaucoup, cette histoire de «prêt, apte et disposé» ne nous séduit pas non plus, et en supprimant ces paragraphes, nous croyons que les considérations de «nécessité et confort public» sont respectées.

L'amendement est rejeté.

M. Layton: Monsieur le président, vous êtes prêt à entendre l'amendement de la majorité?

Le président: Oui, monsieur Layton.

M. Layton: Je propose que l'article 7 du Bill C-19 soit modifié a) en remplaçant les lignes 22 à 48, page 4 et 1 à 9, page 5, par ce qui suit:

par l'Office, que, en l'absence de preuve contraire, l'exploitation de l'entreprise de camionnage extra-provinciale est susceptible de nuire à l'intérêt public.

et b) en remplaçant les lignes 19 à 28, page 5, par ce qui suit:

demande de licence est susceptible de nuire à l'intérêt public.

Le président: Monsieur Layton, monsieur Mulder, vous voulez expliquer cela?

M. Mulder: Oui, monsieur. Vous vous souviendrez que les avocats et les camionneurs, et plus tard les provinces, avaient demandé une disposition dans ce sens. Ils prétendaient que les critères étaient trop compliqués, qu'il fallait simplifier, s'en tenir à la notion d'intérêt public et laisser les provinces en déterminer les modalités.

[Texte]

Amendment agreed to on division.

The Chairman: The next is another government amendment. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, Mr. Chairman, on behalf of the government I would like to move that clause 7 of Bill C-19 be amended (a) by striking out lines 44 to 48 on page 5 and substituting the following:

Limitation

(6) Subject to subsection 9(3) but notwithstanding any other provision of this part after the day on which subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) cease to have effect.

(b) by striking out line 8 on page 6 and substituting the following:

tion referred to in subsection 9(3), shall

The Chairman: Mr. Pringle, an explanation please.

Mr. J.M. Pringle (Director, Motor Carrier Branch, Department of Transport): This amendment would affect the timing of coming into force of this particular section. The substance of this section is on page 6—

Mr. Angus: What clause?

Mr. Pringle: —paragraphs 7(6)(a) and (b), which would remove—

Mr. Angus: Some of us are not working with the actual bill, we are working with the briefing book. We do not have pages—

Mr. Pringle: It is paragraphs 7(6)(a) and (b). Those are the real substance of that clause. This affects the timing of coming into force of that part.

Mr. Angus: In what way?

Mr. Pringle: It makes it subject to clause 30 and takes out the reference to “three years”.

Mr. Mulder: The time reference is taken out of this section and put into a revised clause 30 at the end, and then it is cleaned up at the same time.

Mr. Angus: It is five years; right.

The Chairman: This is the five-year bit.

Mr. Mulder: Later on the five years is incorporated in clause 30.

Mr. Pringle: This is dependent on that as well though.

Amendment agreed to on division.

Clause 7 as amended agreed to on division.

On clause 8—*Regulations*

The Chairman: Clause 8, there is an amendment. First I have Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Je propose que l'article 8 du projet de loi C-19 soit modifié en remplaçant la ligne 38, à la page 6, par ce qui suit:

[Traduction]

L'amendement est adopté, sans unanimité.

Le président: Ensuite, nous avons un autre amendement de la majorité. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, monsieur le président. Au nom de la majorité, je propose que l'article 7 du projet de loi C-19 soit modifié: a) en remplaçant les lignes 41 et 42, page 5, par ce qui suit:

Restriction

phe 9(3), après la date de cessation d'effets des paragraphes 7(3) à (5) et des alinéas 8(1)a) à d),

b) en remplaçant la ligne 6, page 6, par ce qui suit:

condition visée au paragraphe 9(3) dont

Le président: Monsieur Pringle, une explication s'il vous plaît.

M. J.M. Pringle (directeur, Direction du transport routier, ministère des Transports): Cet amendement modifie la date d'entrée en vigueur de cet article. L'élément déterminant de cet article se trouve à la page 6. . .

M. Angus: Quel article?

M. Pringle: . . . aux paragraphes 7(6)a) et b), qui supprimerait. . .

M. Angus: Certains parmi nous n'ont pas le projet de loi sous les yeux, mais le document d'information. Nous n'avons pas les pages. . .

M. Pringle: Il s'agit des paragraphes 7(6)a) et b). Ce sont les passages les plus déterminants de l'article; cela modifie la date d'entrée en vigueur de cette partie.

M. Angus: De quelle façon?

M. Pringle: Cette partie devient dépendante de l'article 30 et la référence «trois ans» est supprimée.

M. Mulder: La référence est supprimée et réintroduite dans un article 30 révisé à la fin; en même temps, cela tient compte des détails.

M. Angus: C'est donc cinq ans, n'est-ce pas?

Le président: C'est la mention des cinq ans.

M. Mulder: Plus tard, à l'article 30, on introduit la notion de cinq ans.

M. Pringle: Mais cela dépend également de ce passage.

L'amendement est adopté, sans unanimité.

L'article 7, tel que modifié, est adopté sans unanimité.

Article 8—*Règlements*

Le président: Nous avons un amendement à l'article 8. Pour commencer, monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: I propose that clause 8 of Bill C-19 be amended by striking out line 14 on page 6, and substituting the following therefor:

[Text]

nécessaires, mais incluant les critères suivants: pour déterminer l'aptitude du demandeur, le ministre prend en considération le comportement passé du demandeur ou, s'il s'agit d'une corporation, celui de ses dirigeants et administrateurs, y compris les antécédents du demandeur en matière de sécurité et d'intégrité financière et de service aux clients, ainsi que le relevé dont dispose le ministre faisant état des condamnations subies au titre de la présente Loi du Code criminel et du Code canadien du travail et de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, ou de leurs règlements d'application ou de toute autre loi désignée par règlement, ou loi aux règlements analogues adoptée sur d'autres territoires, et qui apportent des motifs raisonnables de croire que le service de transport ne sera pas exploité conformément à la loi et à l'intérêt public.

b) toute autre question désignée par le règlement.

Il s'agit, monsieur le président, d'un amendement qui précise les qualités de celui qui fait la demande et qui permet, avant d'accorder le permis, de s'assurer que l'applicant a toujours eu une excellente conduite et qu'il a toujours respecté les normes de sécurité.

• 1820

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet, for that succinct explanation of your amendment. I call upon Mr. Thacker or Mr. Pringle for the reaction of the officials.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the government would prefer not to accept this amendment. As you know, paragraph 8(1)(e) sets out the criteria. It refers to criteria set out in any agreement between the Government of Canada and the governments of all the provinces, as amended from time to time, or, in the absence of an agreement, such criteria as the Governor in Council may consider necessary.

If we accept this, it will interfere with that relationship with the provinces; we are trying to maintain that provincial-federal relationship in a co-operative spirit, and we would like to be able to work this out in that co-operative spirit.

Mr. Angus: Just on that, Mr. Thacker, I am wondering whether the government would be willing, at the point when the National Safety Code has been worked out, to agree to bring it to the Transport Committee for discussion—and I emphasize the word “discussion”—prior to its final adoption by government. That way, we as a group who have looked at this whole issue can have our input, and perhaps can suggest some areas the government may wish to take back to the provinces for changes.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, a number of elements included in Mr. Ouellet's proposed amendment are already included in the draft fitness test agreed to with the province about nine months ago. We have copies of the document that was agreed to which went to the federal-

[Translation]

may consider necessary but including the following criteria: In determining the fitness of an applicant, the Minister shall consider (a) the past conduct of the applicant or, where the applicant is a corporation, of its officers and directors, including the applicant's safety, financial integrity and customer service record and record of convictions available to the Minister under this act and the Criminal Code, Canada Labour Code, Transportation of Dangerous Goods Act and the regulations thereunder and such other statutes as may be prescribed, and comparable statutes and regulations of other jurisdictions that afford reasonable grounds for belief that the transportation service will not be operated in accordance with the law and the public interest and

(b) such other matters as are prescribed.

Mr. Chairman, this amendment gives precise guidelines as to the qualifications of the applicant and it becomes possible to make sure that the applicant has an impeccable record and has always complied with security standards.

Le président: Merci, monsieur Ouellet, pour cette explication succincte. Je vais demander à M. Thacker ou à M. Pringle de nous donner leur réaction.

M. Thacker: Monsieur le président, le gouvernement préférerait ne pas accepter cet amendement. Comme vous le savez, l'alinéa 8(1)e précise les critères. On y trouve une référence aux critères qui existent dans tout accord conclu entre le gouvernement du Canada et les gouvernements de toutes les provinces, accords qui sont périodiquement modifiés, ou, en l'absence d'un accord, les critères jugés nécessaires par le gouverneur en Conseil.

Si nous acceptons cet amendement, il entrera en conflit avec ces relations établies avec les provinces. Nous cherchons, au contraire, à maintenir ces relations fédérales-provinciales dans un esprit de coopération, et nous aimerions pouvoir continuer à travailler dans cet esprit.

M. Angus: Monsieur Thacker, à ce sujet je me demande si le gouvernement serait prêt à venir soumettre au Comité des transports le Code national de sécurité lorsqu'il sera prêt; nous pourrions alors en discuter, et j'insiste sur le terme «discuter» avant que le gouvernement ne l'adopte. De cette façon, notre groupe, qui a approfondi toute cette question, pourrait participer et peut-être suggérer au gouvernement des modifications à proposer aux provinces.

M. Mulder: Monsieur le président, plusieurs éléments du projet d'amendement de M. Ouellet figurent déjà dans l'ébauche de test de préparation sur lequel nous nous sommes mis d'accord avec les provinces il y a environ neuf mois. Nous avons des exemplaires du document qui a

[Texte]

provincial Ministers at a meeting in early October in Toronto last year.

If I just read a couple of sections in there, it is already required that the proposed fitness test on which we will base our regulations deal with evidence of knowledge of the National Safety Code and Transportation of Dangerous Goods Regulations. It is required that people meet the requirements on safety inspection of commercial vehicles, that they have a satisfactory safety and compliance record with all the elements of the safety code and associated things. This is already contemplated by the federal and provincial ministers. So we can make this copy available.

Secondly, I believe the procedures are that any regulations passed under this act, approved by the Governor in Council, have to be gazetted. When they are gazetted, they are available for public comment. Presumably if the standing committee wants to they can then investigate that matter and give us whatever comments they think.

The Chairman: I must say that is an interesting way we came to it, because there has been a lot of discussion on this, Mr. Angus. There has been great unhappiness among many members about certain things about this act which have been clarified. Mr. Mulder points out that if the gazette is there, we as an independent committee can have our hearing.

Mr. Taylor: I would just like to say, in connection with the request from Mr. Angus, that many of the motor vehicle administrators have been there for years. Their sole job has been administering this type of thing. I do not think they are going to leave out any field that is not completely covered. They have had years and years of experience, and I feel very confident that what they come up with, along with their federal counterparts, will be right on the ball.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. I was just going to ask Mr. Mulder to circulate the report to the Council of Ministers on the trucking regulatory studies. Thank you very much.

I understand I have Mr. Thacker's problem from the official point of view, from the government point of view, with the amendment. Mr. Ouellet, back to you.

Mr. Ouellet: If in fact, as Mr. Mulder says, the elements I mention here in my amendment are included in the document, the memorandum of understanding that has been agreed to by the federal Minister and the provincial Ministers, why is it not accepted? The Parliamentary Secretary, in answering my proposal, says there are criteria that could be set out in any agreement between the federal government and the governments of all the provinces.

[Traduction]

été approuvé à l'occasion d'une réunion fédéral-provinciale des ministres qui s'est tenue au début d'octobre à Toronto l'année dernière.

J'en lis un ou deux passages, et je constate que le test de préparation proposé, qui sera le fondement de nos règlements, mentionne une connaissance du Code national de sécurité et de la réglementation sur le transport des produits dangereux. Les gens qui se conforment aux exigences en matière d'inspection de sécurité des véhicules commerciaux doivent avoir eu par le passé un comportement satisfaisant du point de vue de la sécurité et avoir respecté le Code de sécurité et toutes les dispositions connexes. Le ministre fédéral et les ministres provinciaux étudient déjà cette question. Nous pouvons donc vous céder cet exemplaire.

Deuxièmement, aux termes des procédures, tout règlement adopté dans le cadre de cette loi, et approuvé par le gouverneur en Conseil, doit être publié dans la *Gazette*. Lorsque les règlements sont publiés dans la *Gazette*, le public peut faire des commentaires. Si le Comité permanent le souhaite, il pourra alors s'informer et apporter ses commentaires.

Le président: Je dois dire que la façon dont nous sommes venus à ce sujet est intéressante car on en a beaucoup parlé, monsieur Angus. Beaucoup de députés sont loin d'être satisfaits de certaines dispositions de cette loi qui doivent être précisées. M. Mulder nous signale que grâce à la *Gazette*, nous qui sommes un comité indépendant, pouvons nous faire entendre.

M. Taylor: Au sujet de la demande de M. Angus, il y a beaucoup de gens à l'administration des véhicules automobiles qui sont en poste depuis des années. Leur seul travail est d'administrer ce genre de chose. À mon avis, ils ne risquent pas tellement d'oublier quelque chose. Ils ont des années et des années d'expérience et je suis certain qu'en collaboration avec leurs homologues fédéraux, ils trouveront la meilleure solution possible.

Le président: Merci, monsieur Taylor. J'allais demander à M. Mulder de distribuer le rapport du Conseil des ministres sur les études de la réglementation relatives au camionnage. Merci beaucoup.

Je crois que maintenant, grâce à M. Thacker, nous connaissons le point de vue officiel, le point de vue du gouvernement, au sujet de cet amendement. Monsieur Ouellet, je vous rends la parole.

M. Ouellet: Et bien, si M. Mulder nous assure que les éléments de mon amendement figurent dans ce document, le mémoire d'entente approuvé par le ministre fédéral et les ministres provinciaux, pourquoi refuser d'accepter mon amendement? En réponse à ma proposition, le secrétaire parlementaire prétend que certains critères pourraient figurer dans n'importe quel accord entre le gouvernement fédéral et les gouvernements de toutes les provinces.

[Text]

[Translation]

• 1825

This is precisely what we are afraid of—that in fact the federal government seems, in order to buy peace, to be ready to compromise and allow the provinces to retain their own little pet rules. We are not going to have standards all across Canada, the type of fitness test that will be a good one, accepted everywhere across the country. That really concerns me. I am afraid that by leaving it out in the open, with no specification at all on the criteria, the provinces might end up with having less rigid criteria than the ones we would like to see.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, what Mr. Taylor has pointed out, and I believe Mr. Crosbie too, is that we have to rely on federal-provincial co-operation. So since this authority has been delegated to the provinces for over 30 years, the view is that we ought to rely on a fair amount of goodwill on both sides in order to do it. That is the first point.

Secondly, as I mentioned, a number of the fitness criteria that are being contemplated already are included in what Mr. Ouellet has proposed. I want to point out that some elements that Mr. Ouellet is proposing are not being considered for the fitness test—for example, financial integrity. The view of most provinces is that a regulatory board should not determine whether or not the individual has enough financial resources in order to provide a service. That should be up to the insurance companies and the banks and so on to decide that. It should not be regulated, the decision as to whether or not a person is financially fit. That is up to the marketplace to decide.

So while some of the elements are all right, a number of the other ones would cause us problems with the provinces.

The Chairman: You would have some problems with the provinces because of some of the other elements in Mr. Ouellet's amendment.

Amendment negatived.

The Chairman: We have another amendment of the government, Mr. Taylor, on clause 8.

Mr. Taylor: I move that subclause 8(1) of Bill C-19 be amended by striking out lines 21 to 23 on page 6 and substituting the following:

applicant's identity and service proposals

The Chairman: Would you care to explain?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, what it does is take out the line that refers to the support of the shippers.

The Chairman: It takes out the what?

Mr. Mulder: It takes out these lines:

and the support that the applicant expects to receive from shippers and consignees.

Voilà précisément ce que nous craignons—le gouvernement fédéral, pour avoir la paix, semble prêt à accorder des concessions aux provinces et à leur permettre de garder leurs chers petits règlements. Il n'y aura pas de normes établies à l'échelle nationale, le genre de critères d'aptitude qui seraient valables et acceptés partout au Canada. Voilà ce qui m'inquiète. Je crains qu'en l'absence de toute précision, les provinces vont établir des critères qui seront moins rigides que ce que nous escomptions.

M. Mulder: Monsieur le président, M. Taylor a signalé, tout comme M. Crosbie, je crois, que le fédéral doit pouvoir compter sur la collaboration des provinces. Etant donné que les provinces vont jouir de ce pouvoir pendant plus de 30 ans, on estime que, dans le but recherché, il nous faut compter sur la bonne foi de chacune des deux parties. Voilà ma première remarque.

Deuxièmement, comme je l'ai déjà dit, un certain nombre de critères d'aptitude qui sont déjà envisagés figurent dans la proposition de M. Ouellet. Permettez-moi de signaler que certains éléments de la proposition de M. Ouellet ne sont pas envisagés à l'égard du critère d'aptitude; par exemple, l'intégrité financière. Aux yeux de la plupart des provinces, un organisme de réglementation ne doit pas être appelé à déterminer si un particulier a suffisamment de ressources financières afin de fournir un service. Il incombe aux sociétés d'assurance et aux banques, entre autres, de prendre cette décision. Aucun règlement ne devrait influencer sur une décision concernant la solvabilité d'un particulier. C'est aux forces du marché de trancher la question.

En conséquence, quoi que certains éléments de cette proposition soient valables, certains autres pourraient susciter des difficultés pour les provinces.

Le président: Il pourrait y avoir des difficultés avec les provinces, si l'on acceptait certains éléments de la proposition de M. Ouellet.

La modification est rejetée.

Le président: Nous avons une autre modification émanant du gouvernement, monsieur Taylor, à l'article 8.

M. Taylor: Je propose que le paragraphe 8(1) du projet de loi C-19 soit modifié par substitution, aux lignes 19 à 21, page 6, de ce qui suit:

leur identité et leurs propositions de services;

Le président: Vous avez des explications à nous fournir?

M. Mulder: Monsieur le président, cela permet de retrancher la ligne concernant le soutien provenant des expéditeurs.

Le président: Qu'est-ce qui est retranché?

M. Mulder: On retranche les lignes suivantes:

leur soutien provenant des expéditeurs ou des destinataires.

[Texte]

There are a number of problems. The thought is that it is no longer necessary to have an applicant show that he has support of shippers in the community in order to get a licence. So it takes that out.

Mr. Taylor: That has been required under the public... and convenience.

The Chairman: Mr. Taylor has experience in that; that was required under the PCN, or whatever.

Amendment agreed to.

Mr. Taylor: I have another amendment to clause 8(1), Mr. Chairman. I move that subclause 8(1) of Bill C-19 be amended (a) by adding immediately after line 41 on page 6 the following:

(f) authorizing any person or body to determine and certify whether an applicant for a licence under this Part meets, or the holder of a licence issued under the authority of this Part continues to meet, the requirements related to safety that are included in the criteria prescribed pursuant to paragraph (e) and to determine and certify the level at which the applicant or holder of the licence meets those requirements;

(b) by renumbering the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly.

Mr. Mulder: This is being done, Mr. Chairman, because of the way in which the bill is currently drafted. It would allow that the power to deal with the safety issue only be delegated to a provincial regulatory board. Since in most provinces the provincial regulatory boards do not deal with safety—it has to be done by some other part of a provincial government, safety units in a provincial department or motor vehicle safety inspectors, and so on—this delegates the provinces to transfer that function to a third party. So it is not the regulatory board that does the safety; they can transfer that responsibility to another safety group within the provincial government.

• 1830

The Chairman: A federal act is directing a provincial board to delegate its responsibility to a third agency? That is what I understood Mr. Mulder to say. I am not trying to impede things here.

Mr. Pringle: This would leave this power with the Governor in Council. This would not give the power to the board to delegate. This is the power to the Governor in Council to delegate to another provincial body, other than the provincial transport board.

The Chairman: Oh, okay.

Mr. Pringle: Is that clear?

Mr. Benjamin: We will continue to be all over the lot. There will be provincial transport boards, provincial labour departments, or several other agencies of a provincial government. So when you combine the whole bin, 12 jurisdictions plus the federal jurisdiction, any one of half a dozen different outfits, varying from province to

[Traduction]

Cela posait des difficultés. On estime qu'il n'est plus nécessaire d'exiger du demandeur qu'il prouve qu'il a le soutien des expéditeurs de la localité avant de pouvoir obtenir une licence. Cette phrase est donc retranchée.

M. Taylor: On l'exigeait au titre de l'intérêt public... pour des motifs de convenance.

Le président: M. Taylor s'y connaît; cette exigence figurait dans le PCN ou un truc du genre.

La modification est adoptée.

M. Taylor: J'ai une autre modification à l'article 8(1), monsieur le président. Je propose que le paragraphe 8(1) du projet de loi C-19 soit modifié par: a) insertion, après la ligne 38, page 6, de ce qui suit:

f) charger une personne ou un organisme d'établir l'observation, d'une part par les demandeurs de la licence prévue par la présente partie, d'autre part par les titulaires de celle-ci, des éléments relatifs à la sécurité compris parmi les critères réglementaires fixés en vertu de l'alinéa e) et d'établir le niveau d'observation de ces éléments par les demandeurs et titulaires;

b) les changements de désignation littérale qui en découlent.

M. Mulder: Cette modification, monsieur le président, découle du libellé actuel du projet de loi. Ce dernier délègue entièrement aux offices provinciaux les questions de sécurité. Or, dans la plupart des provinces, la sécurité ne fait pas partie des attributions de l'office provincial; elle relève d'un autre organisme provincial: des services de sécurité d'un ministère, du service d'inspection des véhicules à moteur, et ainsi de suite; cette modification permet donc aux provinces de céder ses attributions à un tiers. L'Office provincial ne va donc s'occuper de la sécurité; il va céder cette responsabilité à un autre groupe au sein du gouvernement provincial.

Le président: Une loi fédérale oblige un Office provincial à céder ses responsabilités à un troisième organisme? C'est ce que j'ai compris de la réponse de M. Mulder. Je n'essaie pas de retarder les choses.

M. Pringle: Ces attributions sont octroyées au gouvernement en conseil. On n'autorise pas l'Office à déléguer ses pouvoirs. C'est le gouverneur en conseil qui peut les déléguer à un autre organisme provincial, à part l'Office provincial.

Le président: D'accord.

M. Pringle: C'est clair?

M. Benjamin: C'est toujours la même dispersion. Il y aura des offices provinciaux, des ministères provinciaux du travail ou plusieurs autres organismes d'une province. Si l'on combine le tout, 12 compétences dans les provinces et les territoires, plus le gouvernement fédéral, chaque province comptera un nombre variable

[Text]

province, will be implementing or enforcing or carrying out. Nobody is in charge.

The Chairman: We still have a federation where provinces are mandated within their boundaries to do something about provincial—

Mr. Benjamin: No, I am talking about what is federal jurisdiction. Interprovincial and international trucking is federal jurisdiction, pure and simple.

Mr. Taylor: But it has been delegated—

Mr. Benjamin: Yes, I know. That has been the problem all these years.

Amendment agreed to on division.

Mr. Reid: In the English version, I move that subclause 8(1) of Bill C-19 be amended by striking out lines 46 to 48 on page 6 and lines 1 to 10 on page 7 and by renumbering the subsequent paragraphs and any cross-references thereto accordingly. I refer the question to Mr. Mulder.

Mr. Mulder: The reason is that we have taken this clause out of here and put it into the beginning clause that was amended on the safety code, clause 3. So we took it out of here and put it up front.

The Chairman: This is consequential on what we have already done?

Mr. Mulder: Right.

Amendment agreed to on division.

Mr. Angus: On behalf of Mr. Benjamin, I move that Bill C-19 be amended in clause 8 on page 7 by adding immediately after line 10 the following:

(h) prescribing the terms of credit for the payment of freight charges; and

and that the clause be relettered to reflect the addition.

That comes from a request from the Canadian Trucking Association, but first let me back up. This would allow the government to draft regulations dealing with prescribed terms of credit. They are worried about cases where a shipper will allow somebody 60 days to pay but another one has to pay up front, and they want some ability for the government to develop some protection against that kind of situation.

• 1835

The Chairman: Could I have Mr. Pringle amplify the remarks of Mr. Angus?

Mr. Pringle: The credit restriction Mr. Angus refers to actually comes from the United States. The Interstate Commerce Commission there has regulated credit and rates for many years. They see credit restrictions as being part of rate regulation. They feel if you prolong the payment of freight charges, it is equivalent to a reduction in rates. Since we are not regulating rates under Bill C-19,

[Translation]

d'organismes qui s'occuperont de la mise en application de l'exécution des lois. Aucun organisme ne coiffe le tout.

Le président: Nous sommes toujours une fédération, dans laquelle les provinces peuvent, dans la limite de leur territoire, s'occuper des questions relevant de leur. . .

M. Benjamin: Vous n'y êtes pas; je parle de la compétence fédérale. Le camionnage interprovincial et international relève du gouvernement fédéral, c'est bien simple.

M. Taylor: Mais les pouvoirs sont délégués. . .

M. Benjamin: Je sais. C'est la cause de tous les problèmes depuis des années.

La modification est adoptée à la majorité des voix.

M. Reid: Dans la version française, je propose que le paragraphe 8(1) du projet de loi C-19 soit modifié par: a) suppression des lignes 43 à 47, parge 6, et des lignes 1 à 7, page 7; b) les changements de désignation littérale et de présentation des renvois qui en découlent. M. Mulder vous répondra.

M. Mulder: La raison de ce retranchement, c'est que le texte qui figurait ici a été reporté à l'article 3 du Code canadien de sécurité. Ce que nous avons enlevé figure au début du code.

Le président: Cela fait suite aux modifications antérieures?

M. Mulder: C'est exact.

La modification est adoptée à la majorité des voix.

M. Angus: Au nom de M. Benjamin, je propose que l'on modifie le projet de loi C-19, à l'article 8, page 7, en ajoutant, à la suite de la ligne 7, ce qui suit:

h) fixer les conditions de crédit applicables au paiement du frais, et

modifier en conséquence les lettres précédant les autres dispositions de l'article.

Cette modification découle d'une requête de l'Association canadienne du camionnage, dont je vous donne l'historique. Le gouvernement serait alors autorisé d'édicter des règlements à l'égard des conditions prescrites de crédit. Ce qui inquiète l'association, c'est que certains expéditeurs accordent 60 jours de grâce, tandis que d'autres exigent d'être payés comptant; l'association voudrait que le gouvernement puisse prévoir une certaine protection contre une telle éventualité.

Le président: Puis-je demander à M. Pringle de développer la pensée de M. Angus?

M. Pringle: Les restrictions de crédit dont parle M. Angus ont leur origine effective aux Etats-Unis. Un organisme américain, l'*Interstate Commerce Commission*, s'occupe depuis des années de la réglementation du crédit et des tarifs. Cette commission estime que les restrictions de crédit font partie intégrante de la réglementation des taux. A ses yeux, prolonger le paiement du fret, c'est

[Texte]

or do not propose to, it would not seem appropriate for us to dictate the credit conditions here.

The Chairman: Very interesting.

Mr. Taylor: This is government trying to run the freight business. I do not agree with that at all. We have not done that in Alberta for years. Wherever it is done, people, once they get used to the proper system, without the government interfering, like it a lot better, and it will work better for the people.

Amendment negatived.

Mr. Angus: I move that Bill C-19 be amended in subclause 8(2) on page 7 by replacing the word "may" on line 17 with the word "shall".

What this would do is require that the criteria "shall"

include requirements related to safety, insurance and bonding coverage, and any other requirement relating to the fitness of an applicant to hold a licence.

The government is already going to do that. I want to tell them they really have to do it.

The Chairman: Instead of a permissive "may", you want the "shall" to be mandatory.

Mr. Angus: Yes.

The Chairman: Mr. Pringle, why not?

Mr. Pringle: We do not have any objection at all to putting the "shall" in for safety and insurance. I think that is going to be in there in any case. The other part of the clause, though, was left open, and it is rather discretionary. It is something that might be needed in the future but that we do not at the present foresee.

The Chairman: But the amendment would change "may" to "shall"

include requirements related to safety, insurance and bonding coverage

But then you are concerned about the extension of this:

and any other requirement relating to the fitness of an applicant to hold a licence.

Mr. Pringle: Even bonding insurance we would think should be somewhat discretionary.

The Chairman: But you do not have any problem with the first part.

Mr. Pringle: With safety or insurance, no.

The Chairman: Mr. Angus, perhaps you could think of how to address that.

Mr. Ouellet: Why do we not just amend it? We should say:

shall include requirements related to safety and insurance, and may include requirements relating to

[Traduction]

l'équivalent d'une réduction des tarifs. Etant donné que leur projet de loi C-19 ne vise ni n'envisage la réglementation de tarifs, il ne nous semble pas convenable de dicter les conditions de crédit dans cette mesure.

Le président: C'est très intéressant.

M. Taylor: On pourrait croire que le gouvernement veut gérer l'industrie du fret. Je m'y oppose entièrement. On ne l'a pas fait en Alberta depuis des années. Une fois que les gens se sont habitués aux tarifs, sans intervention gouvernementale, ils aiment beaucoup mieux cela; c'est une bien meilleure façon de procéder.

La modification est rejetée.

M. Angus: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-19, à l'article 8(2), page 7, en remplaçant le mot «peuvent», à la ligne 14, par le mot «doivent».

Au titre de cette modification, les critères «doivent»

comprendre les éléments relatifs à la sécurité, aux assurances et aux cautionnement et à toute autre exigence concernant l'aptitude d'un demandeur à être titulaire de la licence prévue par la présente partie.

Le gouvernement a l'intention d'agir ainsi. Je veux qu'il soit tenu de le faire.

Le président: Alors que «peuvent» est facultatif, «doivent» est obligatoire.

M. Angus: Exact.

Le président: Monsieur Pringle, pourquoi pas?

M. Pringle: Nous n'avons aucune objection à employer le terme «doivent» pour ce qui est de la sécurité et des assurances. Je crois qu'on l'inclura de toute façon. C'est la deuxième partie de l'article, toutefois, qui a cet aspect facultatif. Il se peut qu'on doive y recourir plus tard, mais nous n'en voyons pas la nécessité en ce moment.

Le président: La modification a pour but de changer «peuvent» par «doivent».

Comprendre les éléments relatifs à la sécurité, aux assurances et au cautionnement.

C'est donc le reste de l'article qui nous préoccupe:

et à toute autre exigence concernant l'aptitude d'un demandeur à être titulaire de la licence prévue par la présente partie.

M. Pringle: Même pour le cautionnement, il faut se garder une certaine latitude.

Le président: Mais la première partie de l'article ne pose aucun problème.

M. Pringle: Pour la sécurité et les assurances, non.

Le président: Monsieur Angus, vous allez peut-être trouver le moyen de s'en sortir.

M. Ouellet: Pourquoi ne pas tout simplement le modifier? On pourrait dire:

doivent comprendre les éléments relatifs à la sécurité et aux assurances et peuvent comprendre les éléments

[Text]

bonding coverage, and any other requirement relating . . .

Mr. Angus: I will accept that as my amendment.

The Chairman: I think it is a very constructive, proper amendment. It has been agreed by the mover to change the wording, with consent, so it is:

(2) The criteria relating to the fitness of an applicant referred to in paragraph (1)(e) shall include requirements related to safety and insurance, and may include requirements relating to bonding coverage and any other requirement relating to the fitness of an applicant to hold a licence.

• 1840

Amendment agreed to.

Clause 8 as amended agreed to.

On clause 9—*Compliance with safety standards, etc.*

The Chairman: We have a government amendment in clause 9.

Mr. Belsher: I move that clause 9 of Bill C-19 be amended by striking out lines 21 to 27 on page 7 and substituting the following:

9(1) The holder of a licence issued under the authority of this part shall not operate the undertaking in respect of which the licence was issued during any period during which the holder does not meet the criteria prescribed pursuant to paragraph 8(1)(e).

Mr. Pringle: This is simply the clarification, and strengthens the enforcement powers of this particular clause.

Mr. Angus: Mr. Chairman, does this mean that this document, which was circulated earlier, once it is finalized—if they do not meet this, then they cannot operate?

Mr. Pringle: They cannot either get in or stay in.

Amendment agreed to.

The Chairman: We have another amendment on clause 9.

Mr. Layton: I move that clause 9 of Bill C-19 be amended by striking out lines 28 to 31 on page 7 and substituting the following:

Licences not transferable

(2) A licence issued under the authority of this Part is not transferable.

Conditions

(3) It is a condition of every licence issued under the authority of this Part that the holder thereof will comply with subsections (1) and (2) and any regulations made under subsection 3(1).

Mr. Pringle: Subclause 9(2) would terminate the ability to transfer a licence. It is felt that in part II licences will be relatively easy to come by. We want people to come to

[Translation]

relatifs au cautionnement et à toute autre exigence concernant . . .

M. Angus: J'accepte ce changement.

Le président: Cette proposition me semble recevable et constructive. Avec l'assentiment du parrain de la motion, voici le texte de la modification:

(2) Les critères d'aptitude du demandeur visé à l'alinéa (1)e) doivent comprendre des éléments relatifs à la sécurité et aux assurances et peuvent comprendre des éléments relatifs au cautionnement et à toute autre exigence concernant l'aptitude d'un demandeur à être titulaire de la licence prévue par la présente partie.

La modification est adoptée.

L'article 8, tel que modifié, est adopté.

Article 9—*Respect des critères d'aptitude*

Le président: Le gouvernement propose une modification à l'article 9.

M. Belsher: Je propose que l'article 9 du projet de loi C-19 soit modifié par substitution, aux lignes 20 à 27, page 7, de ce qui suit:

9(1) Le titulaire de la licence prévue par la présente partie ne peut exploiter l'entreprise à l'égard de laquelle la licence a été délivrée au cours d'une période où il ne se conforme pas aux critères réglementaires fixés en vertu de l'alinéa 8(1)e).

M. Pringle: C'est un simple éclaircissement, qui étouffe les pouvoirs d'application visés par cet article.

M. Angus: Monsieur le président, cela signifie-t-il que le document qu'on a fait circuler plus tôt, dès que la version finale aura été établie—celui qui ne s'y conforme pas ne pourra exploiter une entreprise?

M. Pringle: Il ne pourra ni acquérir l'entreprise ni l'exploiter.

La modification est adoptée.

Le président: Une autre modification est proposée à l'article 9.

M. Layton: Je propose que l'article 9 du projet de loi C-19 soit modifié par substitution, aux lignes 28 à 30, page 7, de ce qui suit:

Inaccessibilités

(2) Les licences délivrées en application de la présente partie sont inaccessibles.

Condition

(3) L'observation, par les titulaires des licences délivrées en application de la présente partie, des paragraphes 1 et 2 et des règlements d'application du paragraphe 3(1) constitue une condition de celle-ci.

M. Pringle: L'article 9(2) interdira la cession des licences. On estime que les licences octroyées en vertu de la partie II seront relativement faciles à obtenir. Nous

[Texte]

take these safety tests and the fitness tests as much as possible. We do not want them to be able to buy their way into this fitness certificate. In subclauses 9(1) and 9(3), which are still PCN at the provincial discretion, we have not put that clause in because they have control there.

Mr. Benjamin: Is there any problem regarding value of licences in the case of a change-over, such as mergers, acquisitions, take-overs, bankruptcies, whatever?

Mr. Pringle: Whether transfer interferes with. . .

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Pringle: No, we do not see that it would, because as I say, the licence will be simple enough to get. In a purchase, for someone to come and reapply to prove he is fit will not be difficult, unless of course he is not, and then we do not want him to purchase anyway.

Mr. Angus: If I can come in on a supplementary, I think what my colleague is referring to is the so-called goodwill. There is a belief that for a carrier who got into the business and operated under the public necessity and convenience regime, route protection has a value over and above the traditional assets of the company. The question is, what happens with that as we move first to reverse onus and then fit, willing and able? Is there any mechanism? We have had some discussions about this before.

The Chairman: Well, it is a legitimate question at the right time, but it is really not in this clause; this clause is *Compliance with safety standards, etc., required*. I know you want ventilate the issue, and I am sure there is going to be a chance to, but I am not going to impede the discussion. This is not the clause where that comes in. You are talking about value for licences, are you not?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Mulder: This only deals with fitness and safety—

The Chairman: That is right.

• 1845

Mr. Mulder: What Mr. Angus is referring to, Mr. Chairman, is the value of the operating authority, which is a financial issue.

The Chairman: That is right, and that comes at another time. That comes in clause 1, or whatever.

Mr. Angus: Why do we not get our answer now so we do not have to come back to it?

Mr. Benjamin: We wanted to make sure we did not miss this.

[Traduction]

voulons que les gens se conforment le plus possible aux critères de sécurité et d'aptitudes. Nous ne voulons pas qu'un certificat d'aptitudes puisse être acquis indirectement par voie d'achat. Dans les articles 9(1) et 9(3), dont l'application est laissée à la discrétion des provinces, nous n'avons pas ajouté une telle stipulation, car les mécanismes de contrôle existent déjà.

M. Benjamin: Y a-t-il des difficultés qui se posent concernant la valeur des licences, lorsqu'il y a un changement d'exploitants, par suite d'une fusion, une acquisition, d'une main mise, d'une banqueroute, et ainsi de suite?

M. Pringle: Lorsque la cession gêne. . .

M. Benjamin: Oui.

M. Pringle: Non, nous n'en prévoyons pas, car, je le répète, il sera plutôt facile d'obtenir une licence. S'il s'agit de l'achat d'une entreprise, l'exploitant pourra facilement demander un certificat d'aptitudes, à moins qu'il ne puisse répondre à ce critère, auquel cas nous nous opposerions à l'achat de toute façon.

M. Angus: Permettez-moi de poser une question complémentaire: je crois que mon collègue faisait allusion à ce qu'on appelle la clientèle. Certains estiment que, pour l'exploitant d'un service de camionnage sous le régime de la nécessité publique et de la commodité, la protection des parcours possède une valeur qui est supérieure aux avoirs traditionnels de la société. Voici la question: qu'arrive-t-il si, dans les conditions à remplir, le renversement du fardeau de la preuve est antérieur aux critères d'aptitudes? A-t-on prévu un mécanisme quelconque? Nous en avons d'ailleurs déjà discuté.

Le président: La question est valable, si elle est posée en temps opportun, mais elle ne porte pas sur l'article à l'étude; nous en sommes au respect des critères d'aptitude. Je sais que vous voulez élucider cette question; je crois bien que vous en aurez l'occasion; mais je ne veux pas nuire à la discussion. Il n'en est pas question dans cet article. Vous parliez de la valeur des licences, n'est-ce pas?

M. Angus: Oui.

M. Mulder: Cet article n'a trait qu'à l'aptitude et à la sécurité. . .

Le président: C'est exact.

M. Mulder: Ce à quoi M. Angus fait allusion, monsieur le président, c'est la valeur du pouvoir d'exploitation, valeur d'ordre financier.

Le président: Exactement, et cela reviendra ailleurs. C'est à l'article 1 ou ailleurs.

M. Angus: Ne pourrait-on pas me fournir la réponse maintenant? On n'aurait plus besoin d'y revenir.

M. Benjamin: Nous voulons nous assurer qu'on n'y manquera pas.

[Text]

The Chairman: Anyway, you are right. The members have been apprised of your interest in this and I know they will be reminded of it at the proper time.

Amendment agreed to.

Clause 9 as amended agreed to on division.

Clause 10 agreed to.

On clause 11—*Prohibition*

The Chairman: There is a government amendment to clause 11.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I move that the English version of clause 11 in Bill C-19 be amended by striking out lines 2 and 3 on page 8 and substituting the following:

except under, and in accordance with, a licence issued under the authority of Part II and

The Chairman: Is this strictly grammatical to conform with the languages?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, this is the same as the earlier ones and makes sure that not only do have a proper licence when you get it, but also you enforce the enforcement procedures.

Amendment agreed to.

Clause 11 as amended agreed to.

Clauses 12 to 14 inclusive agreed to.

On clause 15—*Exemption*

Mr. Angus: Does the exemption exist in the current legislation in the same way it is here?

Mr. Mulder: For interprovincial traffic—trucking?

Mr. Angus: Yes. The whole section?

Mr. Mulder: Well, currently the whole regime is based on regulating in a like manner, so whatever way the provinces regulate interprovincially they can do extra-provincially. This says you are going to do any trucking extra-provincially according to these rules. If for some reason a province wants to do something different on economic regulation within the province, this gives them the freedom to do that.

Mr. Angus: Okay. Thank you.

Clauses 15 and 16 agreed to.

The Chairman: There is a new clause by the government, which comes after clause 16.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, are you ready for this?

The Chairman: I am, Mr. Clifford.

Mr. Thacker: On a point of order, Mr. Chairman, I think it was intended that you would call it after 15, so it becomes 16, and then the existing 16 will become 17, etc.

[Translation]

Le président: De toute façon, vous avez raison. Les membres sont conscients de l'intérêt que vous portez à cette question; je sais qu'on le leur rappellera en temps et lieu.

La modification est adoptée.

L'article 9, tel que modifié, est adopté à la majorité des voix.

L'article 10 est adopté.

Article 11—*Interdiction*

Le président: Le gouvernement propose de modifier l'article 11.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je propose que la version française de l'article 11 du projet de loi C-19 soit modifiée par substitution, à la ligne 3, page 8, de ce qui suit:

de la licence prévue par la présente partie et à l'observation des conditions de celle-ci.

Le président: Sur la plan grammatical, est-ce conforme au reste de l'article?

M. Mulder: Monsieur le président, le libellé est identique à celui des modifications antérieures; il faut non seulement obtenir une licence valable, mais aussi observer les conditions qui s'y rattachent; voilà ce que nous recherchons.

La modification est adoptée.

L'article 11, tel que modifié, est adopté.

Les articles allant de 12 à 14 inclusivement sont adoptés.

Article 15—*Exemption*

M. Angus: S'agit-il de la même exemption que celle qui se trouve dans la loi actuelle?

M. Mulder: Pour le camionnage interprovincial?

M. Angus: Oui. L'article au complet?

M. Mulder: Le régime actuel se fonde sur une réglementation analogue; par conséquent, les provinces peuvent appliquer au camionnage extraprovincial les règlements qui régissent le camionnage interprovincial. Cet article assujettit le camionnage extraprovincial à une telle réglementation. Si la province décide à un moment donné de modifier la réglementation économique au sein de son territoire, elle y est autorisée aux termes de cet article.

M. Angus: D'accord. Merci.

Les articles 15 et 16 sont adoptés.

Le président: Le gouvernement propose un nouvel article, qui suit l'article 16.

M. Clifford: Monsieur le président, êtes-vous prêt?

Le président: Je le suis, monsieur Clifford.

M. Thacker: Rappel au Règlement, monsieur le président; on voulait, je pense, que vous soumettiez cet article à l'assemblée après l'article 15; il remplacerait donc

[Texte]

The Chairman: Mr. Thacker, it comes in after clause 15, as you suggest.

Mr. Thacker: Perhaps by unanimous consent. . .

The Chairman: So let us have it. We have already carried 16.

Mr. Clifford: Let us go on to 17.

Mr. Benjamin: We are going to go back now.

The Chairman: Let us reverse gears, which we have not had to do much today. Let us reverse gears momentarily. We are carrying the text that has been already approved. We have carried clause 15. Let us now insert the new clause 16, and then all clauses, as part of this amendment, will be renumbered accordingly.

Mr. Clifford: Is this clause 15?

Mr. Benjamin: No, it is clause 16.

The Chairman: This is a new clause 16.

• 1850

Mr. Clifford: I move that Bill C-19 be amended by adding immediately after line 41 on page 8 the following heading and clause:

Foreign Carriers

16.(1) Where the Minister is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with regard to Canadian carriers that transport goods by motor vehicle in that country or between that country and Canada, the Minister shall, with the concurrence of the Secretary of State for External Affairs, seek elimination of such practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister and the Secretary of State for External Affairs, made after consultation by the Minister with the government of each province affected thereby, notwithstanding this act or any other Act of Parliament by order;

(a) prohibit or restrict the issuance of any licence under the authority of this act to any foreign carrier, all foreign carriers or any class of foreign carrier;

(b) direct any provincial transport board to amend or suspend any licence issued under the authority of this Act to any foreign carrier, all foreign carriers or any class of foreign carrier, and

[Traduction]

l'article 16 actuel, qui deviendrait l'article 17, et ainsi de suite.

Le président: Monsieur Thacker, on le mettra après l'article 15, comme vous le proposez.

M. Thacker: Peut-être par voie de consentement unanime. . .

Le président: Donnez-le. Nous avons déjà adopté l'article 16.

M. Clifford: Passons à l'article 17.

M. Benjamin: Nous devons revenir en arrière.

Le président: Faisons marche arrière; une fois n'est pas coutume, aujourd'hui. Ce n'est que temporaire. Le libellé a déjà été adopté. L'article 15 a déjà été adopté. Insérons ici le nouvel article 16, en tenant compte d'un changement de désignation numérique qui découle de cette modification.

M. Clifford: Est-ce l'article 15?

M. Benjamin: Non, c'est l'article 16.

Le président: C'est le nouvel article 16.

M. Clifford: Je propose que le projet de loi C-19 soit modifié par: a) l'insertion, après la ligne 36, page 8, de ce qui suit:

Transporteurs étrangers

16.(1) Le ministre doit, s'il constate que le gouvernement d'un pays s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de transporteurs canadiens effectuant du transport routier de marchandises dans ce pays ou entre ce pays et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, en vue de faire cesser ces pratiques.

(2) En cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, par décret, malgré la présente loi ou toute autre loi du Parlement, sur recommandation du ministre et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures après consultation par le ministre du gouvernement de chaque province touchée, soit interdire ou restreindre la délivrance de licences sous le régime de la présente loi par un transporteur étranger, à l'ensemble de tels transporteurs ou à une catégorie de ceux-ci, soit ordonner à un office provincial de modifier ou de suspendre une licence ainsi délivrée à un tel transporteur, à cet ensemble ou à une telle catégorie, ou de rétablir une licence ainsi suspendue, aux conditions que peut prévoir le décret. L'office provincial est tenu de se conformer au décret.

[Text]

(c) direct any provincial transport board to reinstate any licence suspended in accordance with the direction issued under paragraph (b),

subject to such terms and conditions as may be specified in the order, and a provincial transport board to which the order applies shall comply with the order.

and by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

The Chairman: Do you wish to explain the proposed amendment, Mr. Clifford?

Mr. Clifford: Mr. Chairman, I think this motion is consistent with the way enlightened people feel about transportation in Canada today, that Canadians should govern their own destiny, and when others tend to impede the progress of Canadians, whether they are in the transportation business or just Canadians in general, our government is standing on guard for those people and they will act accordingly.

Mr. Benjamin: That is Mr. Clifford's NDP amendment.

M. Ouellet: Monsieur le président, mon collègue, M. Robichaud, me faisait remarquer que dans l'amendement qui nous est présenté ici nous faisons référence au ministre alors que dans l'amendement qui avait été présenté plus tôt aujourd'hui, dans le projet de loi C-18, on faisait référence au gouverneur en conseil. Est-ce qu'il y a une raison pour avoir un texte différent dans ce cas-ci par rapport à l'autre?

Le président: C'est une bonne question.

Mr. Thacker: The Minister has to deal more with the provincial governments on this one and all of that. He is more the front man, and that was the original one, whereas in the other one—

Mr. Benjamin: And he has some front.

Mr. Thacker: That is true. We felt it wiser to go to GIC there.

M. Ouellet: La deuxième question c'est: Est-ce que des décisions gouvernementales, est-ce qu'un arrêté en conseil, en vertu des règlements, n'a pas plus de force que strictement une décision du ministre? Et est-ce qu'on ne devrait pas faire débiter cet article en disant que:

where the Governor in Council is of the opinion that a government of a country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices.

Je pense que si c'est le gouvernement qui croit qu'un autre pays agit de façon discriminatoire, cela a beaucoup plus de force que simplement la pensée ou l'idée d'un individu, même s'il est ministre.

Mr. Thacker: Mr. Ouellet, in this case of trucking the U.S. have retaliatory legislation, so we want to be able to act quickly by the Minister. In the other case, the railways,

[Translation]

(b) le changement de désignation numérique et la présentation des renvois qui en découlent.

Le président: Vous voulez en donner l'explication, monsieur Clifford?

M. Clifford: Monsieur le président, je crois que cette motion s'harmonise aux sentiments que les personnes éclairées portent de nos jours envers les transports au Canada; les Canadiens doivent être maîtres de leur destin, et lorsqu'on veut nuire au progrès des Canadiens, de manière générale ou dans le domaine des transports, notre gouvernement monte la garde pour défendre les Canadiens et prendre les mesures qui s'imposent.

M. Benjamin: C'est la modification néo-démocrate de M. Clifford.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, my colleague, Mr. Robichaud, pointed out to me that, in this amendment that is submitted here, reference is made to the Minister, whereas, in the amendment that was submitted earlier today, in Bill C-18, reference was made to the Governor in Council. Is there any reason why the wording is different from one bill to the other?

The Chairman: That is a good question.

M. Thacker: Pour ce qui est du projet de loi à l'étude, le ministre sera tenu de s'entretenir davantage avec les gouvernements provinciaux. Dans ce projet de loi, beaucoup plus que dans l'autre, c'est lui qui doit se mettre de l'avant. . .

M. Benjamin: Et il a toute une devanture.

M. Thacker: C'est vrai. Dans l'autre projet de loi, nous avons jugé bon de faire mention du gouverneur en conseil.

Mr. Ouellet: My second question is this: Would a government decision, an Order in Council, based on the regulations, not have more authority than a decision coming strictly from the Minister? Should we not start off this clause by saying that:

le gouverneur en conseil doit, s'il constate que le gouvernement d'un pays s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives. . .

I think that, if it is the government that is of the opinion that another country has engaged in discriminatory practices, this carries much more weight than simply the opinion or the views of an individual, even though he is a Minister.

M. Thacker: Monsieur Ouellet, en matière de camionnage, les États-Unis ont des lois de repréaille, de sorte qu'il faut que le ministre soit en mesure d'agir

[Texte]

where there is not retaliatory U.S. action in place, we want to have a Cabinet decision before they would move in and take that pre-emptive strike.

The Chairman: The reason for the change is that it is a quicker response to a problem that is much more changeable because of the nature of trucking versus rail, I suppose.

• 1855

Mr. Angus: Initially, it is a question that concerns me. One of the things we heard during our hearings vis-à-vis the United States and trucking is that in addition to the federal controls that may or may not exist, state by state has its own jurisdictional control. I guess I want to ask first whether using the phrase that "a government of a country has engaged in unfair, discriminatory", etc., is sufficient to deal with a State of Minnesota, a State of New York, Washington—any of the border states—that may, independent of the American administration or the American Congress, take action that directly impacts on the ability of Canadian trucking undertakings to move goods within their state. And if it does not, do we need, in order to meet the intent of the government, to modify that slightly to ensure that states or actions by states are included?

The Chairman: I would assume you would have a pretty quick answer for that, so let us have it.

Mr. Pringle: We have a consultative mechanism in place now between ourselves and the United States, and it has been effective in resolving these sorts of problems Mr. Angus mentions. The Americans, as he says, do have that provision in their law where they can retaliate against an individual province in Canada. We felt it was not necessary, but it is not—

Mr. Mulder: But there is nothing to stop this or the Governor in Council to say. . . For example, suppose only one state in the U.S.A., New York State, was doing it, we could then enter into an agreement with the Government of Ontario and give a Governor in Council direction only to the Government of Ontario to say "do this against the trucks coming from New York State". All right?

Mr. Angus: But you are not restricted in this clause by the words "that a government of a country". It is not "in a country", but "a country". I think you understand my problem. I want to make sure we do it right now that we have gotten this far.

Mr. Taylor: It seems to me there is no problem there. If the offence was committed in Montana, there is no sense in Quebec or Newfoundland getting into it. This gives the

[Traduction]

rapidement. Dans le cas du transport par voies ferroviaires, où les États-Unis n'ont pas de lois de représaille, nous voulons que la décision provienne du conseil des ministres, avant même que l'on puisse songer à des représailles.

Le président: La raison de cette divergence entre les deux projets de loi, j'imagine, c'est que, dans un cas, il faut être en mesure d'agir plus rapidement, étant donné que la situation peut évoluer beaucoup plus rapidement dans le domaine du camionnage que dans celui des chemins de fer.

M. Angus: Depuis le début, cette question me préoccupe. Au cours des témoignages, on nous a notamment dit qu'aux États-Unis, le camionnage pouvait être assujéti à des dispositions fédérales, mais que chaque État avait également compétence en la matière. J'aimerais donc savoir tout d'abord si en disant «que le gouvernement d'un pays s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires. . .» etc., on pourra traiter avec les États du Minnesota, de New York et de Washington—tous les États frontaliers—qui pourraient, s'en se préoccuper ni de l'administration ni du Congrès américains prendre des mesures qui influeraient directement sur la capacité des entreprises canadiennes de camionnage de transporter de la marchandises à l'intérieur de ces États. Dans le cas contraire, nous faudrait-il afin de donner suite aux intentions du gouvernement, modifier légèrement le libellé de sorte que nous puissions intervenir si ce sont les États qui prennent des mesures qui nous nuisent?

Le président: Je présume que vous avez une réponse toute simple à cette question, dites-la nous donc.

M. Pringle: Nous avons de concert avec les États-Unis déjà mis en place un mécanisme de consultation qui a fait ses preuves lorsqu'il s'est agi de résoudre le genre de problèmes que soulève M. Angus. Les Américains, comme le dit M. Angus, peuvent invoquer des dispositions légales pour prendre des mesures de rétorsion contre une province particulière au Canada. Nous avons jugé que ce n'était pas nécessaire, mais cela n'est pas. . .

M. Mulder: Mais rien ne nous empêche de le faire ni n'empêche le gouverneur en conseil de décréter. . . Par exemple, supposons qu'un État américain, l'État de New York prenait de telles mesures, nous pourrions nous entendre avec le gouvernement de l'Ontario pour que celui-ci, sur directive du gouverneur en conseil prenne telle ou telle mesure de rétorsion à l'égard des camions provenant de l'État de New York. D'accord?

M. Angus: Mais n'avez-vous pas les mains liées par les dispositions de l'article qui prévoit que «le gouvernement d'un pays». Vous ne dites pas «dans un pays», mais «d'un pays». Vous comprenez je crois la difficulté. Je veux m'assurer que nous procédons comme il se doit, après tout le chemin parcouru.

M. Taylor: Il me semble qu'il n'y a aucune difficulté. Si c'est le Montana qui prend des mesures, il ne sert à rien que le Québec ou Terre-Neuve s'en mêle. Grâce à cette

[Text]

authority to the Governor in Council or the Minister to direct the provincial board in Alberta to act. That appears sensible and logical. The Minister would direct the provincial board to act, and then you have Montana and Alberta, where the traffic is going from and to, looked after.

The Chairman: I guess Mr. Angus's problem is whether the government is a government of a country, or is the government of a country the government of the State of Montana, the government of a state? Is that not correct?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Taylor: Then the Alberta board would deal with the Montana board. They do it all the time.

Mr. Mulder: Those are the provincial-state dealings now. And just to come partly to the defence of the U.S., you could also say there are a number of provinces that have different rules. The conditions that apply in Quebec, for example, are quite different from the conditions that apply in Alberta. So if we are going to have 50 states having dealings with 10 different provinces, I do not know where you will finally wind up at.

The Chairman: And this is a federal act.

Mr. Mulder: Right.

The Chairman: It is a federal act; that is the main thing.

Mr. Layton: Without having a lot of background, Mr. Chairman, I would simply record my support for those who say that the wording, as I read it, now restricts us to dealing with a government of a country; and there is only one country down there. So if it is not the country we are battling with, you cannot battle with a state within the country. I think something should be added to—

Mr. Angus: Mr. Chairman, I do not know whether it will help. Okay, I will defer to. . .

Mr. Thacker: Mr. Chairman, our legal counsel and the drafter have come up with a wording that if we were, in the second line, to say "a government in a foreign country", that would cover federal, provincial, and the foreign.

Mr. Benjamin: That will do it.

• 1900

The Chairman: Mr. Angus raised a good point, and I must say I think that amendment, moved by Mr. Gray. . . Who moved the amendment? Mr. Clifford, would you agree to—

Mr. Clifford: Absolutely, Mr. Chairman.

The Chairman: —amend your amendment to include those words:

where the Minister is of the opinion that a government in a foreign country

[Translation]

disposition, le gouverneur en conseil ou le ministre peut donner des directives à l'Office provincial de l'Alberta par exemple pour que celui-ci prenne des mesures. Cela m'apparaît raisonnable et logique. Le ministre peut ordonner à l'Office provincial d'agir de sorte que la question se règle entre le Montana et l'Alberta entre lesquelles le va-et-vient se fait.

Le président: En fait M. Angus se demande si le gouvernement en question et le gouvernement d'un pays ou s'agit-il du gouvernement de l'État du Montana, du gouvernement d'un État? N'est-ce pas?

M. Angus: Oui.

M. Taylor: C'est l'Office de l'Alberta qui réglerait la question avec l'Office du Montana. Cela se fait constamment.

M. Mulder: Cette question relève alors de la province de l'État. J'aimerais à la décharge partielle des États-Unis expliquer que, nous aussi, nous avons plusieurs provinces où les règles sont différentes. Les conditions qui prévalent au Québec par exemple sont tout à fait différentes de celles qui prévalent en Alberta. Si nous devons nous retrouver dans une situation où 50 États font affaires avec 10 provinces différentes, je ne sais vraiment pas comment nous nous en tirerons.

Le président: Il s'agit d'une loi fédérale.

M. Mulder: Justement.

Le président: C'est une loi fédérale; c'est là l'essentiel.

M. Layton: Sans très bien connaître le fond de l'affaire, monsieur le président, j'aimerais simplement appuyer ceux qui prétendent que le libellé, si je le comprends bien, nous limite à nous entendre avec le gouvernement d'un pays; or il n'y a qu'un pays au sud. Or si nous n'avons rien à reprocher au pays, nous ne pourrions rien reprocher aux États de ce pays. Je crois qu'il faudrait ajouter quelque chose afin de. . .

M. Angus: Monsieur le président, je ne sais pas si c'est de quelque utilité. Très bien, je vais céder. . .

M. Thacker: Monsieur le président, notre conseiller juridique et notre rédacteur ont trouvé un libellé qui incluerait le gouvernement fédéral les provinces et les pays étrangers; on ajouterait «le gouvernement dans un pays étranger».

M. Benjamin: Ce serait parfait.

Le président: Monsieur Angus a eu raison d'aborder ce point et je dois dire que l'amendement, proposé par M. Gray. . . Qui a proposé l'amendement? Monsieur Clifford, accepteriez-vous de. . .

M. Clifford: Certainement, monsieur le président.

Le président: . . . modifier votre amendement afin d'inclure:

le ministre doit, s'il constate que le gouvernement dans un pays étranger

[Texte]

That is the amendment, Mr. Clifford, and that is as far as it goes. Then it carries on the way it did before. Is that correct, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: So we have before us the corrected amendment.

Mr. Angus: Good stuff.

Mr. Ouellet: May I make a remark? Mr. Chairman, I will support this amendment by Mr. Clifford. I think it is a good amendment. I just wanted to point out to my colleagues that in this case the government does not hesitate to say they will direct any provincial transport board to amend or suspend any licence.

Previously, when we were talking about safety we were talking about a national code. You were serving us all kinds of arguments that we should respect the provinces, and they are the ones who implement our legislation. You were not ready to direct them to have a National Safety Code. Here you do not hesitate at all, and you say we will direct any provincial board to amend or suspend any licence.

The Chairman: Not quite, Mr. Ouellet. It says right in this clause:

after consultation by the Minister with the government of each province

It says "after consultation". So it is not a unilateral thing.

Mr. Ouellet: I am not saying it is unilateral. I am saying that here the government has the nerve and the courage to stand for what they should stand for and exercise their authority. In terms of safety they abdicate their responsibility and they do not have the nerve to impose national standards.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, the simple answer is that this committee just recently finished passing Bill C-18. Under part IV, we can lift the whole power of extra-provincial trucking right back to the federal level if the Governor in Council deems the provinces are not living up to Bill C-19. So if a province seriously defaults in the way it ought to regulate according to Bill C-19, then the whole thing can be lifted up and taken and done by the federal government directly.

The Chairman: But also, Mr. Ouellet, is it not fair, though, that on the safety and the provincial intra, which is strictly a provincial responsibility, there is a little different distinction, where you have the extra, the international factors of one country to another, and the province sort of caught in between?

[Traduction]

Voilà l'amendement, monsieur Clifford, rien de plus. Le libellé reste ensuite tel que vous l'avez proposé. N'est-ce pas, monsieur Thacker?

M. Thacker: Oui.

Le président: Nous avons donc un amendement modifié.

M. Angus: Très bien.

M. Ouellet: Puis-je dire quelque chose? Monsieur le président, j'appuie l'amendement de M. Clifford. C'est un bon amendement. Mais j'aimerais faire remarquer à mes collègues que dans ce cas-ci, le gouvernement n'hésite pas à dire qu'il ordonnera à un office provincial régissant le transport de modifier ou de retirer provisoirement une licence.

Ou plutôt, lorsque nous avons discuté de la sécurité, nous préconisons un code national. Vous avez invoqué des arguments de tout genre tels que le respect dû aux provinces et la responsabilité de celles-ci dans l'application de cette loi. Vous n'étiez pas disposé à ordonner aux provinces d'adhérer à un code national de sécurité. Or ici vous n'hésitez pas du tout, vous dites que vous allez ordonner à un office provincial de modifier ou de retirer provisoirement une licence.

Le président: Pas tout à fait, monsieur Ouellet. Il est bien dit dans l'article:

après consultation par le ministre du gouvernement de chaque province touchée,

Il est bien dit «après consultation». Ce n'est donc pas unilatéral.

M. Ouellet: Je n'ai pas prétendu le contraire. Je dis simplement que dans ce cas-ci, le gouvernement a trouvé l'assurance et le courage de défendre nos intérêts et d'exercer son autorité. Par ailleurs, dans le cas de la sécurité, il a abdiqué sa responsabilité et n'a pas le courage d'imposer des normes nationales.

M. Mulder: Monsieur le président, très simplement, le Comité vient tout juste d'adopter le projet de loi C-18. Aux termes de la Partie IV de ce projet de loi, nous pouvons rapatrier au palier fédéral les pouvoirs en matière de camionnage extraprovincial si le gouverneur en conseil estime que les provinces ne respectent pas les dispositions du projet de loi C-19. Donc si une province manque gravement à ses obligations en ce qui concerne les modalités de réglementation prévues dans le projet de loi C-19, nous pouvons tout rapatrier et c'est le gouvernement fédéral qui agira directement.

Le président: En outre, monsieur Ouellet, qu'il existe une distinction entre la sécurité et le transport intraprovincial qui relèvent exclusivement des provinces et le transport extraprovincial qui est un transport international, d'un pays à l'autre où la province est prise entre les deux?

[Text]

Mr. Ouellet: I support the amendment. I would like them to have the same courage dealing with intra-provincial trucking and extra-provincial trucking.

The Chairman: It starts from different premises.

Motion agreed to.

The Chairman: Unanimous. We will at least let External Affairs know that this was unanimous too.

Clause 17 agreed to.

On clause 18—*Officers, etc., of corporations*

Mr. Angus: I understand what clause 18 does. Does that have some existing parallels in other legislation, and it is just a matter of passing that on through?

Mr. Pringle: It has to do with consistency with the aeronautics and the...

The Chairman: Thank you. I got it.

Clauses 18 to 21 inclusive agreed to.

On clause 22—*Public carrier*

• 1905

Mr. Angus: Hang on. We saw the word "grain" and Benji got nervous.

The Chairman: The red flag.

Mr. Angus: What does 22 mean?

An hon. member: No more subsidies.

The Chairman: I must say that is a very honest answer to all his questions, Mr. Angus.

Mr. Pringle: Well, the Canada Grain Transportation Act mentions the present Motor Vehicle Transport Act. This would simply be a consequential amendment, and I guess it will mention Motor Vehicle Transport Act 1986 or 1987, whatever you decide to call this one. It is just changing the name.

Mr. Benjamin: How about 99?

Mr. Pringle: It is just changing the name under the Canada Grain Transportation Act, that is all.

Mr. Benjamin: It does not change their capacity to transport?

Mr. Pringle: No.

Clauses 21 to 23 inclusive agreed to.

On clause 24

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think the record should just show that the heading to clause 24, where it says National Transportation Act 1986, will be switched by the editor to 1987.

The Chairman: It certainly will be switched by the editor, Mr. Thacker.

[Translation]

M. Ouellet: J'appuie l'amendement. J'aimerais simplement que le gouvernement fasse preuve du même courage lorsqu'il s'agit du camionnage intraprovincial et extraprovincial.

Le président: Le point de départ est différent.

La motion est adoptée.

Le président: A l'unanimité. Nous allons nous donner la peine de prévenir le ministère des Affaires extérieures que cet amendement a été adopté à l'unanimité.

L'article 17 est adopté.

Article 18—*Dirigeant des personnes morales*

M. Angus: Je comprends le but visé à l'article 18. Trouve-t-on des dispositions semblables dans d'autres lois, s'agit-il simplement d'uniformiser?

M. Pringle: Il s'agit de se conformer aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique et la...

Le président: Merci. Je l'ai.

Les articles 18 à 21 inclusivement sont adoptés.

Article 22—*Transporteurs publics*

M. Angus: Un instant. Nous venons de voir le mot «grains», et Benji s'inquiète.

Le président: Le signal d'alerte.

M. Angus: Que signifie l'article 22?

Une voix: La fin des subventions.

Le président: Je dois dire que c'est là une réponse très honnête à toutes vos questions, monsieur Angus.

M. Pringle: Dans la Loi sur les grains du Canada, on mentionne l'actuelle Loi sur le transport par véhicule à moteur. Cet amendement découle de l'abrogation de la loi, qui sera sans doute remplacée par la Loi sur le transport par véhicule à moteur, de 1986 ou 1987, selon ce que vous déciderez. C'est simplement un changement de nom.

M. Benjamin: Quatre-vingt-dix-neuf vous plairait-il?

M. Pringle: Il s'agit simplement d'en modifier le nom dans la Loi sur les grains du Canada, c'est tout.

M. Benjamin: Cela ne modifie en rien leur capacité en matière de transport?

M. Pringle: Non.

Les articles 21 à 23 inclusivement sont adoptés.

Article 24

M. Thacker: Monsieur le président, je crois qu'il faudrait consigner au compte rendu le fait que le titre de l'article 24, Loi nationale de 1986 sur les transports, sera modifié par l'éditeur et deviendra Loi nationale de 1987 sur les transports.

Le président: L'éditeur fera certainement le changement, monsieur Thacker.

[Texte]

Mr. Angus: If the NTA is not passed during the second session of the 33rd Parliament.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We will amend the title.

Mr. Angus: No, they will just make this session last longer.

The Chairman: I must say, Mr. Angus, that is why I was a little negative about even putting a date on the thing earlier. Anyway, we have that point.

Clauses 24 and 25 agreed to.

On clause 26

Mr. Taylor: I move that clause 26 be amended by adding immediately after line 4 on page 12 the following:

Intra-provincial Bus Transport

26. For greater certainty, every licence authorizing the operation of an extra-provincial bus undertaking between any two points in a province that purports to have been issued under a law of the province prior to the coming into force of this Act, except section 24, and that purports to be in effect on the day immediately before this Act, except section 24, comes into force shall be deemed to have been issued under the authority of Part I of this Act if that licence was issued to a person who at the time of issuance was the holder of a licence under the authority of the Motor Vehicle Transport Act, being chapter M-14 of the Revised Statutes of Canada, 1970, in respect of the same extra-provincial bus undertaking.

and (b) by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Mr. Angus: Mr. Chairman, for the record, I think Mr. Taylor omitted one word, the word "issued", and I think that was just an inadvertent slip. The fourth line up from the bottom of the page.

The Chairman: Having been issued under a law of the province. . .

Mr. Layton: On a question of understanding, Mr. Chairman, the paragraph is called Intra-provincial Bus Transport, but it refers only to extra-provincial bus undertakings.

Mr. Benjamin: It covers both interprovincial and international.

The Chairman: Extra covers interprovincial and international.

Mr. Layton: It is between any two points in a province, but it is. . .

Mr. Pringle: An extra-provincial bus undertaking or truck undertaking, you might say, has two parts; it is that part which transports goods interprovincially and internationally and that part which transports goods intra-provincially. I will let that soak in a minute.

[Traduction]

M. Angus: Si la Loi nationale sur les transports n'est pas adoptée au cours de la deuxième session de la 33^e législature.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nous modifierons le titre.

M. Angus: Non, on prolongera tout simplement la session.

Le président: Je dois dire, monsieur Angus, que c'est pourquoi, précédemment, j'hésitais même à fixer une date. Enfin, c'est noté.

Les articles 24 et 25 sont adoptés.

Article 26

M. Taylor: Je propose que l'article 26 soit modifié par a) insertion, après la ligne 3, page 12, de ce qui suit:

Transport intra-provincial par autocar

26. Il est entendu que les permis d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar entre deux points situés dans une province, censés à l'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24, délivrés sous le régime d'une loi de la province et valides, sont réputés être des licences délivrées en application de la partie I de la présente loi, si ce permis a été délivré à une personne qui était, à cette date, titulaire d'un permis délivré pour la même entreprise en application de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, chapitre M-14 des Statuts révisés du Canada de 1970.

b) les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

M. Angus: Monsieur le président, je crois qu'il faut noter que M. Taylor a laissé tomber le mot *issued* par inadvertance à la quatrième ligne du bas du texte anglais.

Le président: En effet. . .

M. Layton: À titre de renseignement, monsieur le président, le paragraphe s'intitule: «Transport intra-provincial par autocar», mais il n'y est question que d'entreprises extra-provinciales de transport.

M. Benjamin: L'article porte sur le transport interprovincial et international.

Le président: Le transport extra-provincial inclut le transport interprovincial et international.

M. Layton: On parle de deux points situés dans une province, mais c'est. . .

M. Pringle: Une entreprise extra-provinciale de transport par autocar ou par camion comporte, comment dire, deux volets; il y a le transport interprovincial et international, et il y a le transport intra-provincial. Je vais vous laisser un instant pour saisir.

[Text]

What we have here is that the provincial boards misunderstood what the extra-federal undertaking or an extra-provincial undertaking was, and they issued licences pursuant to their own legislation. Rather than bring it to the attention of people that those licences might be *ultra vires*, we want to deem those licences to have been issued under the Motor Vehicle Transport Act to eliminate the possibility of a considerable amount of chaos out there. It is a housekeeping thing, you might say.

Mr. Mulder: It is the grandfathering of all those licences that have been approved for one reason or another over the last number of years.

The Chairman: I see, you are grandfathering them all. Has there been consultation with the bus industry?

Mr. Mulder: This only applies to the trucking industry, and this is as a result of the. . .

The Chairman: This is extra-provincial bus undertaking.

Mr. Mulder: Oh, I am sorry; yes, there has been.

• 1910

The Chairman: Has there been consultation with the bus industry on these amendments?

Mr. Pringle: Not this particular one, I must admit, there has not been, but I think they would be quite happy with what we are doing.

The Chairman: Because you are grandfathering. We are protecting the licence.

Mr. Pringle: That is right.

Mr. Mulder: It came as a result of representations from Ontario and some other provinces.

The Chairman: Thank you, Mr. Mulder. You mean that is London.

Mr. Mulder: Yes.

Amendment agreed to.

Clause 26 as amended agreed to.

On clause 27—*Pending applications*

Mr. Reid: I have a motion with respect to a proposed new clause 27, which I assume follows old clause 26.

The Chairman: I think you are right.

Mr. Reid: Then if I have the will of the Chair I will introduce a motion with respect to new clause 27.

The Chairman: If you read it, we will put it in the right place.

Mr. Reid: I move that Bill C-19 be amended (a) by adding, immediately after line 22 on page 12, the following:

Intra-provincial trucking

27. For greater certainty, every licence authorizing the operation of an extra-provincial truck undertaking between any two points in a province that purports to

[Translation]

Par le passé, les offices provinciaux ont mal interprété la définition d'entreprise extra-fédérale ou extra-provinciale et ont délivré des licences aux termes de leurs propres lois. Plutôt que de crier sur les toits que ces licences sont peut-être «ultra vires», nous voulons considérer que ces licences ont été délivrées en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, afin d'éviter toute confusion. Nous voulons régulariser la situation, c'est tout.

M. Mulder: Nous voulons maintenir toutes ces licences qui ont été approuvées, pour une raison ou pour une autre, ces dernières années.

Le président: Vous maintenez donc les droits acquis. Avez-vous consulté l'ensemble des compagnies d'autocar?

M. Mulder: Cette disposition ne vise que le camionnage, parce que. . .

Le président: Cette disposition porte sur les entreprises extra-provinciales de transport par autocar.

M. Mulder: Excusez-moi; oui, il y a eu des consultations.

Le président: Avez-vous consulté les entreprises d'autocars sur ces amendements?

M. Pringle: Pas dans le cas de cet amendement particulier, je le reconnais, mais je crois qu'elles seront très heureuses de ce que nous avons fait.

Le président: Parce que vous maintenez l'acquis. Nous maintenons les licences.

M. Pringle: En effet.

M. Mulder: L'Ontario et quelques autres provinces nous l'ont demandé.

Le président: Merci, monsieur Mulder. C'est venu de London.

M. Mulder: Oui.

L'amendement est adopté.

L'article 26, tel que modifié, est adopté.

Article 27—*Demandes de permis pendantes*

M. Reid: J'ai une motion visant un nouvel article 27 qui doit suivre, je le présume, l'ancien article 26.

Le président: Vous avez raison.

M. Reid: Si vous le voulez bien, donc, je vais présenter officiellement le nouvel article 27.

Le président: Si vous voulez le lire, nous l'insérerons où il faut.

M. Reid: Je propose que le projet de loi C-19 soit modifié par a) insertion, après la ligne 19, page 12, de ce qui suit:

Camionnage intra-provincial

27. Il est entendu que les permis d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de camionnage entre deux points situés dans une province, censés à l'entrée en

[Texte]

have been issued under a law of the province prior to the coming into force of this Act, except section 24, and that purports to be in effect on the day immediately before this Act, except section 24, comes into force shall be deemed to have been issued under the authority of Part III of this Act if that licence was issued to a person who at the time of issuance was the holder of a licence issued under the authority of the Motor Vehicle Transport Act, being Chapter M-14 of the Revised Statutes of Canada, 1970, in respect of the same extra-provincial truck undertaking.

and (b) by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, on a point of order, the drafter has just indicated that the number should be 28 rather than 27. I wonder if Mr. Reid would accept that.

Mr. Benjamin: The number of the clause.

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Reid: Mr. Chairman, we might have to deal with clause 27 first. It is proposed clause 28 that I just added.

The Chairman: Was the clause we passed earlier the proper. . . ? We are dealing with the bill in front of us, as passed at second reading. What Mr. Thacker mentions. . . he mentions something else—I think.

Mr. Reid: We have dealt with clause 26. The resolution I have entered is with respect to proposed clause 28. We have clause 27 in the bill still to deal with, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: The old 26 becomes the new 27?

Mr. Reid: But we are not talking about the old and new.

The Chairman: Not until the end. I wish we would not get confused on this.

Mr. Thacker: Clause 26, as listed in the bill, when it is reprinted, will be clause 27. This amendment here—

The Chairman: We do not care about that. We are dealing with clause 26 in the bill we have before us, as at second reading. Everything will be consequential if and when everything is passed when we come to the end. The renumbering and the printing—

Mr. Thacker: Okay, Mr. Chairman, we withdraw and accept your wisdom on that.

Mr. Belsher: [Inaudible—Editor]

The Chairman: Mr. Belsher, I have already said that we have the bill as passed at second reading and that it will depend on what we finally amend as to what the numbering will be.

[Traduction]

vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24, délivrés sous le régime d'une loi de la province et valides, sont réputés être des licences délivrées en application de la partie III de la présente loi, si ce permis a été délivré à une personne qui était, à cette date, titulaire d'un permis délivré pour la même entreprise en application de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, chapitre M-14 des Statuts révisés du Canada de 1970.

et b) les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

M. Thacker: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le rédacteur vient de me dire que c'est le numéro 28 et non 27. M. Reid ne s'y opposera pas j'espère.

M. Benjamin: Le numéro de l'article.

M. Thacker: Oui.

M. Reid: Monsieur le président, dans ce cas il faudrait peut-être d'abord étudier l'article 27. Il s'agirait d'un nouvel article 28 que je viens de lire.

Le président: Est-ce que l'article que nous avons déjà adopté était dans le bon. . . ? Nous devons nous en tenir au texte du projet de loi que nous avons entre les mains, tel qu'adopté à la deuxième lecture. M. Thacker veut parler. . . d'autre chose—je crois.

M. Reid: Nous avons adopté l'article 26. Ma motion portait sur un nouvel article 28. Il nous reste à nous prononcer sur l'article 27, monsieur le président.

M. Benjamin: L'ancien article 26 devient le nouvel article 27?

M. Reid: Il n'est pas question de renuméroter les anciens articles.

Le président: Pas avant la fin. J'aimerais que l'on essaie d'éviter toute confusion.

M. Thacker: Le texte actuel de l'article 26 tel qu'il figure dans le projet de loi deviendra, lors de la réimpression, l'article 27. L'amendement que voici. . .

Le président: Cela n'a aucune importance. Ce qui nous intéresse, c'est l'article 26 tel qu'il apparaît dans le projet de loi dont nous sommes saisis et qui a été adopté lors de la deuxième lecture. Tout sera remis en ordre lorsque nous aurons terminé d'adopter le projet de loi article par article. La numérotation et l'impression. . .

M. Thacker: Très bien, monsieur le président, je laisse tomber et je m'en remets à vous.

M. Belsher: [Inaudible—Éditeur]

Le président: Monsieur Belsher, j'ai déjà dit que nous étions saisis du projet de loi tel qu'il apparaissait lors de la deuxième lecture et que la numérotation finale dépendra de ce que nous ferons.

[Text]

Mr. Belsher: All I want to find out is whether they want it after the present clause 26 or the present clause 27 in the bill we have in front of us.

Mr. Reid: It will be after the present clause 27.

Mr. Belsher: Thank you.

Mr. Mulder: This is the same as for the busses; it just grandfathers all those licences.

• 1915

Mr. Benjamin: The undertaking that has a licence between any two points within a province and that was issued under the law of a province then automatically, under this provision, becomes an extra-provincial licence. It becomes a licence that will allow them to go anywhere else in Canada without applying for a new licence.

Mr. Pringle: No. This would fall under Part III of the MVTA; this particular type of movement. It would be a licence issued pursuant to the MVTA, not to the provincial law.

Mr. Benjamin: But their licence under the MVTA would be an extra-provincial licence, would it not?

Mr. Pringle: Not necessarily. Part III of this bill... you would issue licences under the MVTA, but they are intra-provincial licences. In fact, the fact that we put Part III in the bill made this necessary, because it brought it to some people's attention that they were not licensing the carriers properly; they were licensing pursuant to provincial regulation.

Mr. Benjamin: So then a person who has a licence issued by the province for any two points within a province would have to reapply for a licence to operate extra-provincially.

Mr. Pringle: He would already have that licence. Otherwise he would not be an extra-provincial carrier.

Mr. Benjamin: Well, that is what I asked you the first time. When he has a licence issued that allows him to go from Drumheller to Calgary, with this clause he can then proceed to operate to Vancouver or to Halifax.

Mr. Pringle: No, he cannot.

Mr. Benjamin: Then he has to reapply for an extra-provincial licence.

Mr. Pringle: No. Let us use Reimer Express Lines, or anyone we know goes across the country, crosses several provinces. If he wants to go to Manitoba, he has, at the moment, a licence issued pursuant to the Manitoba Transport Board, perhaps. That licence is *ultra vires*. It should have been issued under the Motor Vehicle Transport Act. What we are saying is we are not going to let that licence die and let that carrier lose that operating

[Translation]

M. Belsher: Je veux simplement savoir si on veut insérer ce nouvel article après l'actuel article 26 ou après l'actuel article 27 du projet de loi que nous avons.

M. Reid: Nous le présenterons après l'actuel article 27.

M. Belsher: Merci.

M. Mulder: C'est le même amendement que nous avons pour les autocars; il s'agit de maintenir toutes les licences.

M. Benjamin: L'entreprise qui détient une licence pour le transport entre deux localités situées dans une même province, en vertu de la loi de cette province, verra automatiquement cette licence se transformer en licence extra-provinciale. Grâce à cette licence, l'entreprise pourra opérer partout au Canada sans demander de nouvelle licence.

M. Pringle: Non. C'est la partie III de la Loi sur les transports routiers qui régit cet aspect. Il faudrait obtenir une licence délivrée en vertu de la LTR et non en vertu de la loi provinciale.

M. Benjamin: Mais la licence délivrée aux termes de la LTR serait extra-provinciale, n'est-ce pas?

M. Pringle: Pas nécessairement. La partie III de ce projet de loi... Les licences seraient délivrées en vertu de la LTR, mais il s'agirait de licences intra-provinciales. En fait, c'est justement parce que nous avons inclus cette partie III dans le projet de loi qu'il nous faut apporter cet amendement, car certains se sont rendu compte que la procédure d'attribution des licences aux transporteurs n'était pas correcte; ils délivraient les licences aux termes d'une loi provinciale.

M. Benjamin: Quiconque posséderait une licence délivrée par une province pour le transport entre deux localités situées dans une même province se verrait donc obligé de demander une nouvelle licence pour le transport extra-provincial.

M. Pringle: Il aurait déjà ce genre de licence. Sinon, ce ne serait pas un transporteur extra-provincial.

M. Benjamin: C'est la question que je vous ai d'abord posée. Lorsqu'un transporteur détient une licence qui lui permet de se rendre de Drumheller à Calgary il peut, grâce aux dispositions de cet article, continuer jusqu'à Vancouver ou Halifax.

M. Pringle: Non.

M. Benjamin: Il lui faut demander une licence extra-provinciale?

M. Pringle: Non. Prenons le cas de *Reimer Express Lines*, ou de toute autre entreprise de transport qui sillonne le pays et traverse donc plusieurs provinces. Si l'exploitant veut aller au Manitoba il doit, à l'heure actuelle, détenir une licence délivrée sans doute par l'Office des transports du Manitoba. Or cette licence est *ultra vires*. C'est en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur qu'on aurait dû lui délivrer une

[Texte]

authority. We are going to deem that to have been issued under the Motor Vehicle Transport Act.

Mr. Benjamin: All right. But then Mr. and Mrs. Jones, who operate a mom-and-dad trucking operation between Morden and Winnipeg, issued by the province between any two points in the province, would have to apply for an extra-provincial licence.

Mr. Pringle: If they changed their operation from a strictly intra-provincial operation—

Mr. Benjamin: “Inter”.

Mr. Pringle: “Intra”. If they changed from intra- to extra-, then they would have to apply for a federal licence under the MVTA.

Mr. Benjamin: But a national carrier would not have to.

Mr. Pringle: No.

Mr. Taylor: Why do you say every licence authorized in the operation of an extra-provincial truck operating between two points in the province? They do not need an extra-provincial truck undertaking to operate between Drumheller and Calgary.

Mr. Pringle: You do not need one, but you may be one.

Mr. Taylor: But if you issue an extra-provincial licence, then he can operate in another province.

Mr. Pringle: No, this licence is not an extra-provincial licence. It could be an intra-provincial licence issued under the authority of the Motor Vehicle Transport Act, but not under the provincial act, as is the case at the moment.

Mr. Taylor: Well, why do you say “extra-provincial” when it is completely “intra”?

Mr. Pringle: It is an extra-provincial undertaking. It is the intra-provincial operations of an extra-provincial undertaking we are talking about here.

The Chairman: It is operating within the province. Is that it, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: No. Between Drumheller and Calgary is not an extra-provincial undertaking. It is a straight “intra”.

The Chairman: But it is a national undertaking that is operating within the province. Reimer, I guess.

Mr. Pringle: Canadian Pacific Truck Lines, for example.

The Chairman: Thompson’s Transfer.

Mr. Pringle: Yes, exactly.

[Traduction]

licence. Nous disons donc que nous n’allons pas laisser expirer cette licence, que nous n’allons pas laisser le transporteur perdre sa capacité de fonctionner. Nous allons donc faire comme si la licence avait été délivrée en vertu de la Loi sur les transports routiers.

M. Benjamin: Très bien. Mais dans ce cas, M. et M^{me} Jones, qui ont une petite entreprise familiale de camionnage pour le transport entre Morden et Winnipeg et qui ont une licence délivrée par la province pour le transport entre deux localités situées dans cette province devront demander une licence extra-provinciale.

M. Pringle: S’ils changent d’activité et abandonnent le transport strictement intra-provincial. . .

M. Benjamin: «Inter».

M. Pringle: «Intra». S’ils passent du transport intra au transport extra, il leur faudra demander une licence fédérale en vertu de la LTR.

M. Benjamin: Ce qui ne serait pas le cas d’un transporteur national.

M. Pringle: Non.

M. Taylor: Pourquoi parle-t-on alors des permis d’exploitation d’une entreprise extra-provinciale de camionnage entre deux localités situées dans une province? Il n’est pas nécessaire d’être une entreprise de camionnage extra-provinciale pour assurer le transport entre Drumheller et Calgary.

M. Pringle: Ce n’est pas indispensable, mais vous avez peut-être ce statut.

M. Taylor: Mais la licence extra-provinciale autorise le transport dans une autre province.

M. Pringle: Non, cette licence n’est pas un permis d’exploitation extra-provincial. Il pourrait s’agir d’une licence intra-provinciale délivrée en application de la Loi sur le transport par véhicule à moteur mais non en vertu d’une loi provinciale comme c’est le cas actuellement.

M. Taylor: Dans ce cas pourquoi dit-on «extra-provinciale» lorsque c’est au contraire «intra»?

M. Pringle: Parce qu’il s’agit d’une entreprise extra-provinciale. Il s’agit des activités intra-provinciales d’une entreprise extra-provinciale.

Le président: L’entreprise assure un service à l’intérieur de la province. N’est-ce pas, monsieur Taylor?

M. Taylor: Non. Entre Drumheller et Calgary, il ne s’agit pas d’une entreprise extra-provinciale. C’est uniquement un service «intra».

Le président: Mais il s’agit d’une entreprise nationale qui fait le transport à l’intérieur de la province. Comme Reimer, je suppose.

M. Pringle: La *Canadian Pacific Truck Lines* est un exemple.

Le président: *Thompson’s Transfer*.

M. Pringle: Oui, exactement.

[Text]

Mr. Benjamin: And recovered, then, on the Drumheller-Calgary operator, who is only operating within two points. He will have to reapply for an extra-provincial licence.

Mr. Pringle: That is right.

• 1920

Clause 27 agreed to.

Mr. Reid: Now that we have carried clause 27 as shown in the bill, it was recommended to us that the new clause proposed earlier be referred to and styled as clause 28 when they reprint the bill.

The Chairman: Mr. Reid, we are not getting into that; we are doing the framework of this bill and these clauses will become consequential.

Mr. Robichaud: Will it be clause 26?

The Chairman: We passed clause 26. The clause you moved that we just carried will be clause 27—

Mr. Reid: No, that is the point we want to make.

The Chairman: You are not the editor of the thing. This is why we have competent staff to edit.

Clause 28 agreed to.

On clause 29—*Coming into force*

Mr. Ouellet: I move that clause 29 of Bill C-19 be amended by striking out line 41 at page 12 and substituting the following therefor:

29(1) This Act, except sections 7 and 24, shall

So the act will come into effect on January 1, 1988, except for section 24, and I believe it should be not only section 24 but also section 7 that will not come into force.

The Chairman: You want to eliminate the fitness test, in effect?

Mr. Ouellet: I want this clause to be delayed.

The Chairman: But the effect of your amendment, just for clarity, is to delete the fitness test. So it is pretty fundamental.

Mr. Ouellet: No, it is a delay. I understand that I cannot delay it forever, but I see that there is a possibility of delaying it for some time, and that is what I move.

Mr. Belsher: Can we vote on this?

The Chairman: Yes. Mr. Ouellet very succinctly has put his explanation to a very interesting proposal.

Mr. Angus: I know it is not normal for us to look ahead, but I think it is important that members recognize that there is one more step Mr. Ouellet is proposing. That is in

[Translation]

M. Benjamin: Vous allez donc abroger la licence de l'exploitant qui fait Drumheller-Calgary puisqu'il ne dessert que deux points. Il devra présenter une nouvelle demande pour obtenir un permis d'exploitation extra-provincial.

M. Pringle: En effet.

L'article 27 est adopté.

M. Reid: Lorsque nous avons adopté l'article 27 qui figure dans le projet de loi, il nous a été recommandé que le nouvel article que nous avons proposé plus tôt devienne l'article 28 lors de la réimpression du projet de loi.

Le président: Monsieur Reid, cela ne nous regarde pas; nous nous en tenons au projet de loi, la corrélation se fera par la suite.

M. Robichaud: S'agira-t-il de l'article 26?

Le président: Nous avons adopté l'article 26. L'article que vous avez proposé et que nous venons d'adopter deviendra l'article 27. . .

M. Reid: Non, c'est justement ce que nous voulions vous signaler.

Le président: Ce n'est pas vous le rédacteur. Nous avons du personnel compétent qui se chargera de la rédaction.

L'article 28 est adopté.

Article 29—*Entrée en vigueur*

M. Ouellet: Je propose que l'on modifie le projet de loi C-19 à l'article 29, en retranchant les lignes 37 et 38, page 12, et en les remplaçant par ce qui suit:

29(1) La présente Loi, à l'exception des articles 7 et 24, entrera en vigueur à la date fixée

Ainsi la loi entrera en vigueur le premier janvier 1988, à l'exception de l'article 24 et aussi de l'article 7 qui ne devraient pas, à mon avis, entrer en vigueur.

Le président: Vous voulez en fait éliminer les critères d'aptitude?

M. Ouellet: Je veux reporter l'entrée en vigueur de cette disposition.

Le président: Plus précisément, votre amendement abolira les critères d'aptitude. C'est un amendement assez fondamental.

M. Ouellet: Non, c'est simplement un report. Je comprends fort bien que je ne saurais reporter indéfiniment l'implication de cet article, mais il est possible de reporter son application pendant un certain temps et c'est ce que je propose.

M. Belsher: Pouvons-nous passer au vote?

Le président: Oui. M. Ouellet a expliqué très succinctement une proposition des plus intéressantes.

M. Angus: Je sais que normalement nous ne regardons pas plus loin, mais je crois que les membres du Comité devraient noter que M. Ouellet propose autre chose

[Texte]

his next motion, which basically says that section 7 shall come into force 90 days after the coming into force of a National Safety Code.

The Chairman: Mr. Angus, we will come to that.

Mr. Angus: But that one does not do any good unless this one is passed.

Mr. Benjamin: One hinges on the other.

The Chairman: Let us dispose of one and see what problems we have with the other.

Amendment negatived.

The Chairman: We now have another amendment to clause 29 by Mr. Ouellet, as Mr. Angus telegraphed.

Mr. Ouellet: I move that clause 29 be amended by adding immediately after line 44 at page 12 the following:

(1.1) Section 7 shall come into force ninety days after the coming into force of a national safety code in each province and territory.

I want to repeat what has been said to us on numerous occasions by a number of witnesses that have appeared before us, that safety on the road is paramount. The feeling is that Bill C-19, despite all the good words of the Minister, is going to bring turmoil in the trucking industry, that we will be for a period of time with uncertainty and the experiment that exists in the U.S. might be portrayed here in Canada. I think it would be wiser not to deregulate the trucking industry before a National Safety Code is in force in every province and territory.

• 1925

Mr. Robichaud: I agree with that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as one who is noted for his sympathy and concern for the Reagan administration, I want to say that the former head of the Interstate Commerce Commission—the appointee for four years of Mr. Reagan—urged us to learn from their lessons and not put in place the provisions of this bill until after the National Safety Code is in place and the wherewithal to enforce it is in place.

Mr. Ouellet's amendment, which I do not think delays it long enough, at least means 90 days. My prediction is that it will take a year after a National Safety Code is adopted and the provinces do the similar thing, but even 90 days after the adoption of a National Safety Code, then that would trigger in the provisions of Bill C-19. This is not only in accordance with the request of the trucking industry itself, who say to us, come in and look at our garages, our mechanics, our records and check us out completely and the good ones have nothing to fear. But they do not want their name dragged into the mud by new entrants who just operate on a shoe string with secondhand trucks, 20 hours a day.

[Traduction]

encore. Son prochain amendement prévoit essentiellement l'entrée en vigueur de l'article 7 dans les 90 jours après la mise en vigueur d'un Code national de sécurité.

Le président: Monsieur Angus, nous y viendrons.

M. Angus: Mais ce deuxième amendement devient inutile si nous n'adoptons pas le premier.

M. Benjamin: L'un dépend de l'autre.

Le président: Prononçons-nous d'abord sur le premier et nous verrons ce que nous ferons du second.

L'amendement est rejeté.

Le président: Il y a un autre amendement de M. Ouellet à l'article 29 comme le prévoyait M. Angus.

M. Ouellet: Je propose que l'article 29 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 40, page 12, ce qui suit:

(1.1) L'article 7 entre en vigueur 90 jours après la mise en vigueur d'un Code national de sécurité dans chaque province et territoire.

Je tiens à vous répéter ce que plusieurs témoins nous ont dit à maintes reprises, que la sécurité sur les routes est primordiale. On a l'impression que le projet de loi C-19, malgré toutes les belles paroles du ministre, va bouleverser le secteur du camionnage, que pendant un certain temps, nous vivrons dans l'incertitude et ce qui s'est produit aux États-Unis pourrait fort bien se produire au Canada. Je pense qu'il serait plus sage de ne pas déréglementer le secteur du camionnage tant et aussi longtemps qu'un Code national de sécurité n'aura pas été adopté par chacune des provinces et par les deux territoires.

M. Robichaud: Je suis d'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, tout le monde me connaît pour la sympathie et l'intérêt que je porte à l'égard de l'administration Reagan, je tiens à dire que l'ancien directeur de l'Interstate Commerce Commission—nommé à ce poste pour une période de quatre ans par M. Reagan lui-même—nous a vivement encouragés à tirer la leçon de leur mésaventure et attendre qu'un code national de sécurité et que tous les rouages nécessaires à sa mise en oeuvre soit bien en place avant que de faire entrer en vigueur la nouvelle loi.

A mon sens, l'amendement de M. Ouellet ne va même pas assez loin, mais cela nous donne au moins 90 jours. Je pense qu'il faudrait plutôt prévoir un an après l'adoption du Code national de sécurité et après son entrée en vigueur dans toutes les provinces. Mais même 90 jours après l'adoption du Code national de sécurité, les dispositions au projet de loi C-19 interviendraient. Les porte-parole du secteur du camionnage seraient même venus nous voir pour nous dire: venez examiner nos garages, nos mécaniciens, nos dossiers; faites toutes les vérifications nécessaires. Et ceux qui font bien leur travail n'ont rien à craindre. Mais ils ne veulent pas que leur nom soit traîné dans la boue à cause de nouveaux entrepreneurs qui n'ont pas les moyens nécessaires, qui

[Text]

Mr. Chairman, I would urge the committee to accept this amendment, which could even be proclaimed province by province as and when they are ready, following the implementation of a National Safety Code. It might mean staging it in among two or three provinces who may be slow or late in doing something, but I do think this is one error we should not repeat. I hope members will find Mr. Ouellet's amendment eminently sensible and acceptable.

The Chairman: That has been the subject of a lot of conversation. Mr. Mulder, Mr. Thacker, do you want to make any comments on the very eloquent pleas of the opposition spokesmen?

Mr. Thacker: It was very eloquent, Mr. Chairman, but that is why it is going to 1993; the government has responded to that and I do not think we need to accept this amendment.

Mr. Benjamin: What has that to do with the National Safety Code?

The Chairman: We have gone through that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry, but I think Mr. Thacker might inadvertently have misled the committee, or else I totally misunderstood him. Does not 1993 refer to reverse onus? It does not refer to the National Safety Code.

The Chairman: But it gives time for the safety code to come into play.

Mr. Benjamin: This gives time—90 days after the passing of the National Safety Code; only then does this come into place.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, what Mr. Thacker says is that by having the reverse onus for at least five years, that means it will not be a wide open process for all truckers to get in until at least 1993 and the agreement with the provinces is to have their safety codes in by 1990.

Also, in the U.S. they went from total deregulation almost to virtual deregulation, all in a period of one year; they really swung the pendulum very fast. They had nothing in place for the safety code; it was only five years later they dealt with the safety code. So as Mr. Taylor pointed out to you in his presentation and his report, in the U.S. deregulation took place much faster; the safety code came in after they almost had total fit, willing and able, five years after.

What this does is to start reverse onus in 1988, when most of the safety code is in place. Second, the safety code will be totally in place in 1990. If members get to section

[Translation]

utilisent des camions d'occasion et qui travaillent 20 heures par jour.

Monsieur le président, j'exhorte le comité d'adopter cet amendement, qui pourrait même être proclamé par chacune des provinces dès que celles-ci seraient prêtes, suite à la mise en application du Code national de sécurité. Il faudrait peut-être échelonner cela, vu que certaines provinces seront peut-être plus lentes, mais il me semble qu'il est question ici d'une erreur que nous ne devrions pas répéter. J'ose espérer que les autres membres du comité trouveront l'amendement de M. Ouellet parfaitement logique et acceptable.

Le président: En tout cas, on aura abondamment discuté de cette question. Messieurs Mulder et Thacker, avez-vous des commentaires à faire au sujet du plaidoyer fort éloquent du porte-parole de l'opposition?

M. Thacker: C'était très éloquent, monsieur le président, mais c'est justement pourquoi le délai a été fixé en 1993. Le gouvernement a déjà donné sa réponse et je ne pense pas qu'il faille accepter cet amendement.

M. Benjamin: En quoi cela concerne-t-il le Code national de sécurité?

Le président: Nous en avons déjà discuté.

M. Benjamin: Monsieur le président, je regrette, mais je crois que M. Thacker a induit le comité en erreur par inadvertance, ou bien alors j'ai tout compris de travers. Vous avez parlé de 1993, mais il me semble que cette date correspondait au renversement du fardeau de la preuve et non pas au Code national de sécurité.

Le président: Mais cela laisse du temps pour que le Code de sécurité puisse être mis en oeuvre.

M. Benjamin: Vous dites que cela donne du temps... ces 90 jours après l'adoption du Code national de sécurité. Ce n'est qu'à ce moment-là que cela entrera en vigueur.

M. Mulder: Monsieur le président, M. Thacker estime qu'avec un système où les modalités en matière de renversement du fardeau de la preuve seront en vigueur pendant au moins cinq ans, le processus ne sera pas ouvert à l'ensemble des camionneurs avant au moins 1993 et l'entente avec les provinces prévoit justement que celles-ci adoptent leur code de sécurité d'ici 1990.

D'autre part, aux États-Unis, on est passé d'une réglementation quasi-totale à une dérèglementation, tout cela en l'intervalle d'un an. On est passé d'un extrême à l'autre. On n'avait rien prévu en matière de code de sécurité. Ce n'est que cinq ans plus tard qu'on a réglé la question du code de sécurité. Comme M. Taylor l'a souligné lors de sa comparution ainsi que dans son rapport, la dérèglementation s'est faite beaucoup plus vite aux États-Unis. Le code de sécurité n'est intervenu que cinq ans plus tard, alors qu'on exigeait déjà des entrepreneurs qu'ils soient prêts, aptes et disposés à travailler.

Avec ce qui est proposé, le renversement du fardeau de la preuve interviendra à partir de 1988, alors que le gros du Code de sécurité sera en place. Deuxièmement, le

[Texte]

30 they will not get rid of reverse onus until 1993, three years after the whole safety code will be in place.

[Traduction]

Code de sécurité dans son ensemble devrait être en vigueur en 1990. Si vous regardez l'article 30, vous verrez que l'on ne se débarrassera du renversement du fardeau de la preuve qu'en 1993, trois ans après l'adoption intégrale du Code de sécurité.

• 1930

Mr. Benjamin: Mr. Mulder, I am sorry, but the Canadian Trucking Association and individual truckers have reversed their field on reverse onus over the past two years, and now tell us—as well as a few other witnesses—that reverse onus is unworkable, that it is just going to be impossible to implement, and that aside from reverse onus, the fitness test and the National Safety Code should take priority over anything and everything else. That is all this amendment asks for—

An hon. member: It is a guarantee.

Mr. Benjamin: —that the provisions do not take effect until 90 days after the passing of a National Safety Code. Now, good Lord, even with keeping reverse onus another five years, how do you even bother fighting, let alone winning, a reverse-onus test on a new entry?

Mr. Mulder: Mr. Benjamin and Mr. Chairman, provincial ministers and provincial regulatory boards do not feel reverse onus is going to be a wide-open process for truckers. Mr. Plohm from Manitoba has asked for a reverse onus for five years. Mr. Coté in Quebec has asked for a reverse onus for at least five years to protect the truckers, to do something about safety. The government of Ontario has a bill before its legislature for five years for a reverse onus. And they all agree that all the safety code elements will be in place before a lot more truckers get into the business.

Mr. Ouellet: They may all agree in principle—

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Ouellet: —but you have no guarantee. they did not give you an undertaking that they will implement it in their province. They say they will be working on it. They have not agreed on any specific deadlines.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, we could table a copy of another document we have, which shows all the elements of this safety code and when all the provinces. . .

Mr. Ouellet: No, no, answer the question I am asking you. I am asking you if they have agreed on a timetable

M. Benjamin: Excusez-moi, monsieur Mulder, mais l'Association canadienne du camionnage et certains camionneurs indépendants ont changé d'avis au cours des deux dernières années quant à la question du fardeau de la preuve, et ils nous disent maintenant—eux, et d'autres témoins—que ce n'est pas faisable, que ce sera impossible à mettre en oeuvre et qu'en dehors justement du renversement du fardeau de la preuve, ce devrait être les critères d'aptitude et le Code national de sécurité qui l'emportent sur tout le reste. C'est tout ce que l'on demande avec cet amendement. . .

Une voix: C'est une garantie.

M. Benjamin: . . . l'on demande que les dispositions n'entrent en vigueur que 90 jours après la mise en vigueur d'un code national de sécurité. Même si l'on maintient la formule du renversement du fardeau de la preuve pendant cinq années de plus, pourquoi même s'opposer à l'entrée d'un nouvel entrepreneur, car il serait impossible de prouver que son entrée portera préjudice à l'intérêt public?

M. Mulder: Monsieur Benjamin, monsieur le président, les ministres et les organismes de réglementation provinciaux ne pensent pas que la formule du renversement du fardeau de la preuve sera une porte grande ouverte pour les camionneurs. M. Plohm, au Manitoba, demande depuis cinq ans l'inversion du fardeau de la preuve. M. Coté, au Québec, demande la même chose, pour protéger les camionneurs, et pour que des mesures soient prises du côté de la sécurité. Quant à l'Ontario, son assemblée législative est saisie d'un projet de loi prévoyant l'inversion du fardeau de la preuve pendant cinq ans. Ils conviennent tous que tous les éléments du Code de sécurité seront en place avant qu'un nombre important de nouveaux camionneurs se lancent en affaires.

M. Ouellet: Ils sont peut-être tous d'accord sur le principe. . .

M. Mulder: Ah oui.

M. Ouellet: . . . mais vous n'avez pas de garantie. Ils n'ont pas promis de mettre cela en oeuvre chez eux. Ils disent qu'ils y travaillent, mais ils ne se sont pas entendus sur un échéancier.

M. Mulder: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais déposer un exemplaire d'un autre document que nous avons ici et qui montre tous les éléments de ce code de sécurité et les dates auxquelles toutes les provinces. . .

M. Ouellet: Non. Répondez à la question que je vous pose. Je vous demande si les provinces se sont entendues

[Text]

and they have made specific commitments to implement a national code in their respective provinces for a certain date.

Mr. Mulder: Right. Mr. Ouellet, if you wish, we have a report which has all the elements, including all the dates agreed to. In addition to that, Mr. John Pringle can give you a flow chart that shows, for every specific item, when every province will have every part of the safety code implemented—on or before January 1, 1990. So we can make that—

The Chairman: Is that part of the agreement?

Mr. Mulder: That is part of all the work that led up to the agreement on March 26.

Mr. Ouellet: And it is agreed by the Minister, and committed—

Mr. Mulder: Well, all the Ministers said they would do so, and I am not one to challenge the provincial legislatures.

The Chairman: Would you please give us that? I wish to neck we had had it a couple of months ago.

Mr. Mulder: Well, we did give it, sir.

The Chairman: We could not have had it a couple of months ago. It was March 26, okay.

Mr. Mulder: Right.

Amendment negated.

Mr. Taylor: May I make one quick observation on clause 29?

The Chairman: Well, we are still on clause 29. Let Mr. Benjamin move. . .

Mr. Taylor: I was just wondering what the deputy minister and the Parliamentary Secretary and the other people would think about clause 29, where it says "or on such earlier date". In case something happened that we are not expecting to happen, would it not be wiser to say "on such other date" instead of "such earlier date"? That would still provide for earlier. . . or if something happened on January 1, 1988, and you wanted to extend it for a month or two, you would then have the authority to do it. You are bound to do it on January 1 now, or an earlier date.

Mr. Mulder: I am sure the committee has heard from several witnesses that they would like it to come in by January 1, 1988, or earlier, if that were possible, with all the provinces.

Mr. Taylor: You are satisfied you can do it on that date?

Mr. Mulder: As I said, we have the agreement with the provinces, and unless one doubts the promise of a province, what else can you do?

Mr. Taylor: Okay. That was just a suggestion.

[Translation]

sur un échéancier et si elles se sont chacune engagées à adopter un code de sécurité avant une date donnée.

M. Mulder: D'accord. Si cela vous intéresse, monsieur Ouellet, nous avons un rapport qui contient tous ces renseignements, y compris les dates convenues. M. John Pringle pourrait par ailleurs vous remettre un diagramme qui montre, pour chaque élément du code de sécurité, la date de son entrée en vigueur dans chacune des provinces. . . Au plus tard le premier janvier 1990. Nous pourrions donc. . .

Le président: Cela fait-il partie de l'entente?

M. Mulder: Cela fait partie de tout le travail qui a débouché sur la négociation de l'entente le 26 mars.

M. Ouellet: Et cela a été accepté par le ministre et les engagements. . .

M. Mulder: Tous les ministres s'y sont engagés, et ce n'est pas moi qui vais mettre en question la sincérité des assemblées législatives provinciales.

Le président: Pourriez-vous nous remettre cela? J'aurais vraiment aimé avoir eu cela en main il y a quelques mois.

M. Mulder: Monsieur, on vous l'avait donné.

Le président: On ne nous l'a certainement pas donné il y a quelques mois. Cela date du 26 mars. Cela va.

M. Mulder: D'accord.

L'amendement est rejeté.

M. Taylor: Puis-je faire une petite observation au sujet de l'article 29?

Le président: Eh bien, nous en sommes toujours à l'article 29. Laissez M. Benjamin proposer. . .

M. Taylor: J'étais tout simplement en train de me demander ce que pensent le sous-ministre, le secrétaire parlementaire et tous les autres de l'article 29, où on lit, dans la version anglaise, *or on such earlier date*. Au cas où il se produirait quelque chose de tout à fait inattendu, ne serait-il pas plus sage de dire *on such other date* au lieu de *such earlier date*? De cette façon, cela pourrait toujours se faire plus tôt. . . Mais si quelque chose se passait le premier janvier 1988 et si l'on voulait prolonger cela d'un mois ou deux, on le pourrait. Avec le libellé actuel, on est tenu de le faire au plus tard le premier janvier 1988.

M. Mulder: Plusieurs témoins nous ont dit qu'il préférerait que cela entre en vigueur au plus tard le premier janvier 1988, si cela était possible, avec toutes les provinces.

M. Taylor: Vous êtes convaincus de pouvoir respecter le délai fixé?

M. Mulder: Comme je l'ai déjà dit, nous avons négocié une entente avec les provinces. Mais si l'on doit commencer à douter et à remettre en question la promesse faite par les provinces. . . Alors je ne sais pas ce que l'on pourrait faire.

M. Taylor: D'accord. C'était une simple suggestion.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. We have the amendment of Mr. Benjamin, also on clause 29.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Taylor. Nous avons un amendement de M. Benjamin, et il porte lui aussi sur l'article 29.

• 1935

Mr. Benjamin: I move that Bill C-19 be amended by adding in clause 29 on page 13, immediately following line 2, the following:

(3) Subsection 7(2) will come into force on a date prescribed by the Governor in Council no less than two years after the implementation of the National Safety Code.

We were told a few minutes ago—assured—that all the provinces would be ready with their laws, their code, and everything else by January 1, 1990. That is two years. So in conformity with that, what we have been told about commitments from the provinces and the Premiers and the Ministers of Transport, or whatever, I am delighted to move that amendment, so that everything is in place and functioning at the same time, coast to coast, province by province, in conjunction with the federal law.

Mr. Mulder: I wonder if I am right in understanding it. Does that not mean the fitness test will not come into force until after the safety code; it will not come into place at the same time as we go to reverse onus? We thought one of the better elements of our bills was that we would have reverse onus, the fitness test, and the safety code all in place by January 1, 1988. What this seems to say—and I am just looking for clarification—is that you delay subclause 7(2), which is the fitness test. Why would you want to delay the fitness test?

Mr. Benjamin: You were bragging about the reverse onus going on until 1993. You just told us the provisions for the safety code will not be in place by all the provinces till January 1, 1990. Therefore your reverse-onus test will have to apply for at least two years, with nothing else to apply besides that.

Mr. Mulder: But unless I am mistaken, subclause 7(2) is the fitness test, because it speaks in there of prescribed criteria relating to the fitness of the applicant to hold a licence. We are ready now, or will be ready by this fall, if this bill is passed, to prescribe the regulations for the fitness test. We would expect the provinces to have that document I showed to you about half an hour ago on the fitness test applied to all the people who want to get into the business on January 1, 1988.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will withdraw that word "two" and put down the word "one" instead—my original amendment.

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-19 en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 13, ce qui suit:

(3) L'article 7, paragraphe 2, entre en vigueur à la date fixée par le gouverneur en Conseil au plus tôt deux ans après la mise en application du Code national de sécurité.

On nous a dit—ou assurés—il y a de cela quelques minutes que toutes les provinces seraient prêtes, avec leurs lois, leur code, et tout le reste, d'ici le premier janvier 1990. C'est dans deux ans. Par conséquent, vu tout ce qu'on nous a dit au sujet des engagements et des promesses des provinces, des premiers ministres provinciaux et des ministres des Transports, ou autres, je suis ravi de vous soumettre cet amendement, afin que tout puisse être en place et fonctionner en même temps, dans toutes les provinces, d'un bout à l'autre du pays, conjointement avec la Loi fédérale.

M. Mulder: Je ne sais pas si j'ai bien compris. Cela ne voudrait-il pas dire que les critères d'aptitude n'interviendraient qu'une fois le code de sécurité adopté, et non pas en même temps que le principe du renversement du fardeau de la preuve? L'un des avantages des projets de loi, selon nous, c'est que tout, c'est-à-dire le renversement du fardeau de la preuve, les critères d'aptitude et le Code de sécurité, allait être en place le premier janvier 1988. Or, ici—mais vous me corrigerez si j'ai tort—vous proposez de retarder l'adoption de l'article 7, paragraphe 2, qui porte sur les critères d'aptitude. Pourquoi voudriez-vous retarder cela?

M. Benjamin: Vous vous vantiez du fait que le renversement du fardeau de la preuve serait en vigueur jusqu'en 1993. Vous venez de nous dire que les dispositions relatives au Code de sécurité ne seraient pas en vigueur dans l'ensemble des provinces avant le premier janvier 1990. Par conséquent, le renversement du fardeau de la preuve sera en vigueur pendant au moins deux ans, avec rien d'autre à côté.

M. Mulder: A moins que je me trompe, le paragraphe 2 de l'article 7 porte sur l'aptitude. En effet, il y est question de critères réglementaires d'aptitude à être titulaire d'une licence. Nous sommes prêts, ou du moins nous le serons cet automne, si le projet de loi est adopté, à énoncer des règlements pour déterminer l'aptitude. Normalement, les provinces devraient avoir ce document que je vous ai montré il y a environ une demi-heure et qui porte sur les critères d'aptitude qui devront intervenir pour toutes les personnes qui voudront se lancer dans le domaine à compter du premier janvier 1988.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais, dans le texte de mon amendement, remplacer le mot «deux» par le mot «un».

[Text]

Mr. Ouellet: I believe, despite all the good words that have been said, there is a fundamental difference between going with full deregulation of the trucking industry without a proper National Safety Code being implemented everywhere in Canada. . . The argument that is presented to us, and has been presented to us throughout, is that the provinces are going to work toward a National Safety Code. You are saying the deregulation should come into force in 1988-90.

Mr. Mulder: Reverse onus should come into place.

Mr. Ouellet: The reverse onus will come into force in 1988, but would be there for five years.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Ouellet: Now, the reality is that the reverse onus as it is now described in this bill. . . now that the trucking industry has had the time to look at it and analyse this bill, had the chance to see what kind of deal has been struck between the federal government and the provinces, and knowing that in reality the federal government is not going to come forward and implement rigid national standards, the danger is that there will be an awful lot of accidents on the road. The request has been constant by the industry not to have this deregulated environment before a National Safety Code is in operation.

• 1940

What is the problem in not accepting indeed. . .? You want to have deregulation. Okay, you will have it. If that is what you want, you will have it. But please have it only after the National Safety Code is in force everywhere. That is what Mr. Benjamin's amendment is all about. Whether you skate around or turn around and try to indicate to us that it is fine and nice, we know that the reality is that the reverse onus will start next year—

The Chairman: And the fitness test. Parts of a fitness test, yes.

Mr. Ouellet: It might have a fitness test, but it is a reverse onus that allows anybody to come in. When you look at the clause dealing with the fitness test, it is left in the hands of each province. Some provinces might take it very seriously; some others might not. Some provinces might be able to monitor it; they might have the resources, the money and the people, to look at it and make sure that the new companies operate under strict rules. Other provinces might not have the appropriate resources and might not have the same commitment, and therefore you will have different applications of the rules from one province to another.

Why do you not wait for the full implementation of the National Safety Code all across the country before coming with this deregulated environment?

[Translation]

M. Ouellet: Il me semble, malgré toutes les bonnes choses qui ont été dites ici, qu'il y a une différence fondamentale entre opter pour la pleine déréglementation des transports routiers sans qu'il y ait à l'échelle du pays un code national de sécurité en bonne et due forme. . . Ce qu'on nous dit depuis le début, c'est que les provinces vont travailler à un code national de sécurité. Vous dites que la déréglementation devrait être parachevée entre 1988 et 1990.

M. Mulder: Les modalités en matière de renversement du fardeau de la preuve devraient entrer en vigueur.

M. Ouellet: Cela entrera en vigueur en 1988, mais pour cinq ans.

M. Mulder: Oui.

M. Ouellet: En réalité, le renversement du fardeau de la preuve tel qu'il est décrit dans le libellé actuel. . . Le secteur du camionnage a eu le temps d'analyser le projet de loi et de voir quel genre d'entente est intervenue entre le gouvernement fédéral et les provinces. Elle sait très bien que le gouvernement fédéral ne va pas imposer de normes nationales rigides, et l'on risque donc de voir le nombre d'accidents de la route augmenter de façon phénoménale. L'industrie demande depuis le tout début que la déréglementation ne se fasse pas tant qu'il n'y a pas en place un code national de sécurité.

Quel est le problème. . .? Vous voulez la déréglementation. Très bien, vous l'aurez. Si c'est cela que vous voulez, c'est cela que vous aurez. Mais attendez qu'un code national de sécurité soit en vigueur partout. C'est de cela qu'il est question dans l'amendement de M. Benjamin. Que vous évitiez le problème, que vous contourniez sans cesse la question ou que vous essayiez de nous convaincre que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes, nous savons bien qu'en réalité les modalités en matière de renversement de la preuve entreront en vigueur l'an prochain. . .

Le président: Et les critères d'aptitude. En tout cas, certains éléments.

M. Ouellet: Il y aura peut-être des critères d'aptitude, mais c'est le renversement du fardeau de la preuve qui permet à n'importe qui de se lancer. Regardez bien l'article où il est question des critères d'admissibilité: Vous verrez que cela relève de chacune des provinces. Certaines d'entre elles prendraient peut-être cela très au sérieux, alors que d'autres pas du tout. Certaines provinces pourront peut-être contrôler la situation; certaines auront l'argent, le personnel et les ressources nécessaires pour pouvoir examiner les choses et veiller à ce que les nouvelles sociétés respectent les règles. Mais d'autres provinces ne disposeront pas des ressources nécessaires et leur engagement ne sera pas le même. Les règles seront donc appliquées différemment d'une province à l'autre.

Pourquoi ne pas attendre que le Code national de sécurité soit en vigueur d'un bout à l'autre du pays avant de déréglementer cette branche d'activité?

[Texte]

Mr. Mulder: I realize that the truckers, as Mr. Benjamin pointed out, about six months ago changed their minds. They wanted a reverse onus with criteria and they wanted us to work on a safety code, and we did what they asked us to do. Six months ago, for reasons I really still do not know, they decided to change their tune.

All I can draw the member's attention to is the fact—and I think we circulated it right after the March 26 meeting—that the Ontario Trucking Association, for example, put out a press release saying "Ontario Truckers Win Major Victory." They were very pleased that the agreement was reached on a safety code, that the agreement was reached that the government would fund it, that the agreement was reached that all of it would be done by 1990, that the government decided to delay reverse onus until 1993.

Again, Mr. Ouellet—and I leave it to you—we have signed memoranda of understanding from the provinces that they would do it. We are going to enter into contracts to give them money, and all we can do in this kind of confederation is take the provinces at their word.

Mr. Ouellet: And hope.

Mr. Mulder: My Minister is not about to call his provincial colleagues—

Mr. Benjamin: We are asking you for a year to give the provinces time to do it.

Mr. Ouellet: Basically what you are telling us is that you hope they will live up to their commitment. They will pocket the money and maybe we will end up in a few years with not a national safety code implemented everywhere—

Mr. Mulder: We have no authority from Treasury Board to fund money unless they spend it on the things for which we are authorized to provide the money.

Mr. Ouellet: Well, it has happened in the past, my friend.

The Chairman: This is fundamental and there is a difference of opinion. I am going to call the question on Mr. Benjamin's amendment.

Mr. Ouellet: Just before the vote, I want to say that the federal government has given money to provinces for post-secondary education that ended up being spent in some fields other than post-secondary education. The same thing might happen in transport.

Mr. Layton: The record should show that the Ministers have all signed a commitment to put this thing through their legislatures.

Mr. Ouellet: No, they have not.

[Traduction]

M. Mulder: Je sais bien, comme l'a souligné M. Benjamin, que les camionneurs ont changé d'avis il y a environ 6 mois. Ils voulaient le renversement du fardeau de la preuve avec certains critères, et voulaient qu'on travaille à l'élaboration d'un code de sécurité, et c'est ce que nous avons fait. Il y a six mois, pour des raisons que j'ignore toujours, ils ont changé leur fusil d'épaule.

Tout ce sur quoi j'aimerais attirer votre attention—et je pense que nous avons fait circuler le document en question tout de suite après la réunion du 26 mars—c'est que l'*Ontario Trucking Association* a publié un communiqué de presse où on lisait que «les camionneurs ontariens ont remporté une importante victoire». Les camionneurs étaient satisfaits de l'entente négociée sur le code de sécurité. Ils étaient contents que le gouvernement avait accepté de financer tout cela, que cela allait être fait avant 1990 et que le gouvernement avait décidé de reporter jusqu'en 1993 le renversement du fardeau de la preuve.

Encore une fois, M. Ouellet, nous avons signé un protocole d'entente avec les provinces et celles-ci se sont engagées à faire le nécessaire. Je peux d'ailleurs vous laisser un exemplaire du document. Nous allons passer des contrats avec les provinces pour leur donner de l'argent, et dans une confédération comme la nôtre, tout ce que nous pouvons faire, c'est les croire sur parole.

M. Ouellet: Et espérer.

M. Mulder: Le ministre dont je relève ne va pas appeler ses homologues provinciaux. . .

M. Benjamin: Tout ce que nous vous demandons, c'est de donner un an aux provinces pour qu'elles fassent le nécessaire.

M. Ouellet: Ce que vous nous dites, à vrai dire, c'est que vous espérez que les provinces respecteront leurs engagements. Elles empocheront l'argent et peut-être qu'on se retrouvera d'ici quelques années dans une situation où le Code national de sécurité ne sera pas en vigueur partout. . .

M. Mulder: Le Conseil du Trésor ne nous autorise pas à octroyer des fonds à moins que ceux-ci soient utilisés aux fins prévues.

M. Ouellet: Cher ami, il y a déjà eu des problèmes par le passé.

Le président: Il s'agit d'une question fondamentale et il y a manifestement divergences d'opinions. Je vais devoir mettre aux voix l'amendement de M. Benjamin.

M. Ouellet: Avant que nous votions, je tiens à dire que le gouvernement fédéral a déjà donné aux provinces des fonds qui devaient servir à l'éducation post-secondaire mais qui ont été utilisés pour autre chose. La même chose pourrait se produire dans le domaine des transports.

M. Layton: Les ministres ont signé une entente dans laquelle ils s'engagent à faire adopter cela par l'assemblée législative de leur province respective.

M. Ouellet: Non.

[Text]

Mr. Layton: What is the agreement that we all have a copy of?

Mr. Ouellet: To work in achieving a safety code, not to implement it. That is the major difference, and that is fundamental. We are led to believe they have signed an agreement; they have not signed an agreement to implement it.

Mr. Mulder: Just one more comment to remind the gentlemen, as I mentioned to Mr. Ouellet before, that in Bill C-18 we can revert the whole power to the federal government. So if a number of the provinces do not do what they said they would then the government always has the choice of saying, okay, we will put it back totally in federal jurisdiction.

The Chairman: I am going to put the question. Frankly, whether it is Bill C-18 or Bill C-19, there is not a member or an official around the table who in passing legislation obviously does not have an element of hope that what we are trying to do is going to work out.

• 1945

Amendment negated: Nays: 6; Yeas: 4.

Clause 29 agreed to on division.

On clause 30—*Repeal*

Mr. Belsher: I move that Bill C-19 be amended by striking out lines 3 to 6 on page 13 and substituting the following:

30(1) Subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) shall, subject to subsections (2) to (4), cease to have effect five years after the day on which this Act, except section 24, comes into force.

(2) The Minister shall, after the expiration of three years after the coming into force of subsection 7(3) to (5) and before the expiration of four years after the coming into force of those subsections, undertake and complete a comprehensive review of the operation and effect of those subsections.

(3) The Governor in Council may, on the recommendation the Minister made after consultation by the Minister with the government of each province, after the completion of the review referred to in subsections 2 and before subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) cease to have effect pursuant to subsection (1), by proclamation, continue subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d) in force for such further period as is specified in the proclamation.

(4) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, made after consultation by the Minister with the government of each province, at any time while subsections 7(3) through (5) and paragraphs 8 (1)(a) to (d) are in force pursuant to subsection 3 or this subsection, by proclamation, continue to subsections 7(3) to (5) and

[Translation]

M. Layton: Alors quelle est l'entente dont nous avons tous reçu une copie?

M. Ouellet: C'est une promesse d'élaboration, mais non pas de mise en vigueur, d'un code de sécurité. C'est là la différence, et c'est fondamental. On essaie de nous faire croire qu'ils ont signé une entente, mais ils ne se sont pas engagés à mettre cela en vigueur.

M. Mulder: J'aimerais faire un dernier petit rappel aux membres du comité. Comme je le disais tout à l'heure à M. Ouellet, dans le projet de loi C-18, nous pouvons remettre tout le pouvoir au gouvernement fédéral. En effet, si plusieurs provinces ne font pas ce qu'elles ont promis de faire, le gouvernement a toujours la possibilité de changer les choses pour que tout cela ne relève plus que des autorités fédérales.

Le président: Nous allons maintenant passer au vote. Mais bien franchement, qu'il s'agisse du projet de loi C-18 ou du projet de loi C-19... Il n'y a pas une personne autour de cette table qui, en adoptant un projet de loi, n'a pas espoir que ce que nous essayons de faire va aboutir.

L'amendement est rejeté: Contre: 6; Pour: 4.

L'article 29 est adopté sur division.

Article 30—*Cessation d'effet*

M. Belsher: Je propose que l'article 30 du projet de loi C-19 soit modifié par substitution, aux lignes 3 à 6, page 13, de ce qui suit:

30(1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les paragraphes 7(3) à (5) et les alinéas 8(1)a) à d) cessent d'avoir effet cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 24.

(2) Entre la fin de la troisième année et celle de la quatrième année de l'entrée en vigueur des paragraphes 7(3) à (5), le ministre effectue un examen complet de leur application et de leurs effets.

(3) Sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de toutes les provinces et achèvement de l'examen prévu au paragraphe (2) le gouverneur en Conseil peut, par proclamation, proroger pour une période spécifiée la durée d'application des paragraphes 7(3) à (5) et des alinéas 8(1)a) à d) pendant qu'ils sont en vigueur.

(4) Sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci du gouvernement de toutes les provinces, le gouverneur en Conseil peut, par proclamation, proroger pour une période spécifiée la durée d'application de ces mêmes dispositions pendant qu'elles sont en vigueur en application du paragraphe (3) ou du présent paragraphe.

[Texte]

paragraphs 8(1)(a) to (d) in force for such further period as is specified in the proclamation.

Amendment agreed to.

The Chairman: This in effect makes a new clause 30.

Clause 30 as amended agreed to.

Clause 1 agreed to.

Title agreed to on division.

The Chairman: Shall I report the bill to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the committee order a reprint of the bill as amended for the use of the House of Commons at report stage?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Layton: Mr. Chairman, we did not pick out the date change—1987—on the title.

The Chairman: I wish we had not even done it on the first one, because now everything has to be changed. That is the editor's prerogative.

That is it? Micheline has passed me something that is the only other matter, and it has to do with expenses of witnesses who appeared at the hearings. I would ask for concurrence in a motion that reasonable travelling and living expenses requested be paid to witnesses who appeared before the committee in relation to Bill C-18 and Bill C-19.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like—and I am sure I am speaking on behalf of all of the members of the committee—to thank you for the brilliant work you have carried out as chairman of our committee. It was not an easy task. I know it was not easy for you in some respects to try to be non-partisan and chair this committee over the numerous deliberations we have had. I think you have done a good job. I think you deserve a good rest. I hope you will have a nice trip and enjoy it thoroughly after a job well done.

• 1950

J'en profite pour remercier Mme Rondeau-Parent et ses adjointes et adjoints qui l'ont aidée au cours des délibérations du Comité, ainsi que M. Christopher et M. Cuthbertson pour leur appui et la préparation des livres, le condensé de toutes les représentations qui ont été faites par les témoins et les amendements qui ont été soumis par les témoins; leur travail d'appoint d'aides aux membres du Comité a été particulièrement apprécié, et particulièrement, en tous les cas, par mon collègue M. Robichaud et par moi, et je suis sûr par les autres membres du Comité.

Je voudrais faire noter au compte rendu la satisfaction de M. Robichaud et la mienne pour l'appui que nous

[Traduction]

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons donc un tout nouvel article 30.

L'article 30 ainsi modifié est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté sur division.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Le Comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi, tel que modifié, pour l'utilisation par la Chambre des communes à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

M. Layton: Monsieur le président, nous n'avons pas changé la date sur la page titre. C'est 1987.

Le président: C'est dommage qu'on l'ait fait la première fois, car maintenant il faut tout changer. C'est la prérogative du rédacteur.

C'est tout? Micheline vient de me passer un document, et c'est la seule autre chose qu'il nous reste à régler, il s'agit des frais de déplacement des témoins qui ont comparu. Je propose que des indemnités raisonnables de déplacement et de subsistance soient versées aux témoins invités à comparaître dans le cadre de notre étude des projets de loi C-18 et C-19.

Des voix: D'accord.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais vous remercier pour le brillant travail que vous avez fait en tant que président du Comité, et je suis certain de parler au nom de l'ensemble des membres du Comité. Votre tâche n'a pas été facile. Je sais par ailleurs qu'il ne vous aura pas toujours été facile de rester impartial devant certaines questions abordées au cours des nombreuses séances. Je pense que vous avez fait du bon travail et que vous méritez de vous reposer. J'espère que vous ferez un agréable voyage et que vous y prendrez vraiment plaisir, maintenant que votre travail est terminé.

I would like to take this opportunity to thank Mrs. Rondeau-Parent and her assistants who helped her during the course of our meetings, as well as Mr. Christopher and Mr. Cuthbertson for their assistance and the work they did preparing documentation and summaries of the briefs and amendments presented by witnesses. The extra help they gave the committee was much appreciated by my colleague Mr. Robichaud and myself and, I am sure, by all the other members of the committee as well.

I would also like to say, for the record, that Mr. Robichaud and myself are very pleased with the work

[Text]

avons eu de nos adjoints personnels, M. Cyril McIntyre, MM. Massimo Bergamini et Marc Laframboise qui nous ont assistés dans la préparation des amendements que nous avons présentés au nom de notre parti.

En terminant je veux remercier les interprètes pour leur excellent travail. Je sais qu'ils ont eu à travailler de longues heures et à traduire ou à interpréter des propos souvent animés et des conversations très rapides. Je dois dire qu'ils ont fait un excellent travail. Je voudrais remercier le personnel de soutien, ceux qui sont à la console, les messagers et tous ceux qui nous ont aidés dans notre travail.

Je pense que les témoins qui ont comparu devant le Comité nous ont fait d'excellentes suggestions. Plusieurs des amendements qu'ils nous ont suggérés ont été incorporés dans le projet de loi et personnellement, pour moi et pour M. Robichaud, il nous a fait grandement plaisir de travailler avec les membres du gouvernement et les membres du Nouveau parti démocratique dans la bonification de deux projets de loi fort controversés.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not know if he used up all his time or not. I do not think Mr. Ouellet missed anybody, so I want to echo his remarks and thanks and appreciation to the staff and translators and to my colleagues in the committee, even though they have not yet seen the light. I hope they appreciate also that we were not as mean and tough and dogmatic and ideological as they were afraid we would be.

In any case, I appreciate the way the committee functioned and operated, as was not unusual in the best and most historical committee in the entire Parliament of Canada. I also want to thank the officials and Mrs. Bloodworth, Mr. Mulder, Mr. Thacker. I have already warned and served notice upon Mr. Mulder that approximately two and a half years from now we will have him drafting amendments to this legislation of some significance.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Benjamin: Also, Mr. Chairman, even when I was madder than hell at you several times, you are still a half-decent fellow and you kept your sense of humour under great stress and provocation. I thank you.

The Chairman: I must say, if I could just have the valedictory, that I really appreciate the remarks of colleagues. I must say I think quite properly that you put me mildly in my place in the early stages of these hearings and I conditioned myself to that condition. As I have said before, I think the committee came together. There are differences in their ideologies and all that, but I really am pleasantly surprised, Mr. Benjamin, at the way, even though we knew we had a time clock ticking tomorrow, we disposed of our business today.

[Translation]

done by our personal assistants, Messrs Cyril McIntyre, Massimo Bergamini and Marc Laframboise, who helped us prepare the amendments we put forward on behalf of our party.

In closing, I would also like to thank the interpreters for their excellent work. I know that they have had to work long hours and translate or interpret some very lively presentations and rapid-fire exchanges. I must say they did an excellent job. I would also like to thank the support staff, the console operators, the messengers and everyone else who helped us in our work.

The witnesses who appeared before the committee made some excellent suggestions. A number of the amendments they suggested have been incorporated into the bill and, speaking on behalf of Mr. Robichaud and myself, it has been a great pleasure for us to work with government and NDP members towards the improvement of these two controversial bills.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne sais s'il a oui ou non utilisé tout le temps qu'il lui avait été alloué. Je ne pense pas que M. Ouellet ait oublié qui que ce soit, alors je me bornerai à me faire l'écho de ses remarques et de ses remerciements adressés au personnel, aux interprètes et à mes collègues membres du Comité, même s'ils n'ont pas encore vu la lumière. J'espère par ailleurs qu'ils auront pu se rendre compte que nous ne sommes pas aussi durs et méchants ni aussi dogmatiques et idéologues qu'ils ne l'avaient craint.

Quoi qu'il en soit, j'apprécie la façon dont le Comité a fonctionné, mais cela n'a rien d'étonnant, vu que notre comité est le meilleur et le plus ancien au Parlement. J'aimerais également remercier les fonctionnaires ainsi que M^{me} Bloodworth et messieurs Mulder et Thacker. J'ai déjà averti M. Mulder que d'ici deux ans et demi environ on le chargera de préparer des amendements d'envergure au projet de loi.

Des voix: Oh! Oh!

M. Benjamin: Enfin, monsieur le président, même si je me suis plusieurs fois fâché contre vous, il n'en demeure pas moins que vous êtes un type bien et que vous avez gardé votre sens de l'humour même lorsque vous étiez très tendu et lorsqu'on vous provoquait. Je vous en remercie.

Le président: Si vous me le permettez, j'aimerais bien faire un petit discours d'adieu. J'apprécie beaucoup les remarques faites par mes collègues. Je dois dire que vous m'avez, et ce à très juste titre, mis doucement à ma place au début de nos travaux et que je m'y suis habitué. Comme je l'ai déjà dit, le Comité s'est je pense unifié. Nous n'avons pas tous la même idéologie, mais j'ai été agréablement surpris, monsieur Benjamin, de constater que nous avons pu terminer notre travail aujourd'hui, même si des réunions avaient déjà été prévues pour demain.

[Texte]

I was frankly hoping—and I just throw this out—that the committee would meet tomorrow at 3.30 p.m. I guess perhaps we ought to do some business, but perhaps we had better not; I do not know. I will take that under advisement and check with you. Well, we have done enough.

I just want to thank all members. And as I say, with my experience and Mr. Benjamin's in transport, and with respect it goes back even a little further than yours, I do not think there ever was a bill that I was involved in on basically the opposition side where the word collegiality and the constructive criticism was there without a lot of the other elements that sometimes get us involved. I admit that it was difficult sometimes to curb my more political instincts. I could not have done this without the staff of Cuthbertson and Christopher, the clerks, and the co-operation of all the members. Thank you very much.

[Traduction]

J'avais franchement espéré—mais je vous le dis comme cela—que le Comité allait se réunir demain à 15h30. Il serait peut-être bon que nous travaillions mais je ne sais pas si nous le devrions. Je vais y réfléchir et je vérifierai auprès de vous. Nous avons assez fait.

J'aimerais tout simplement, en conclusion, remercier tous les députés membres du Comité. Comme je l'ai déjà dit, vu l'expérience de M. Benjamin dans le domaine des transports ainsi que la mienne—et, avec tout le respect que je vous dois, mon expérience remonte encore plus loin en arrière que la vôtre—je ne me souviens pas de l'étude d'un bill auquel j'ai participé où l'on pouvait dire de l'opposition qu'elle travaillait dans un esprit de collégialité et qu'elle faisait des critiques constructives, et où tous les autres éléments qui nous embrouillent parfois ne sont pas intervenus. Je reconnais cependant qu'il m'a parfois été difficile de modérer mes instincts politiques. Je n'aurais pas pu le faire sans l'aide des greffiers et de MM. Cuthbertson et Christopher, ni sans la collaboration de tous les membres du Comité. Merci beaucoup.

• 1955

The meeting is now adjourned.

La séance est levée.









If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Transport Commission:

K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

From the Department of Transport:

Nick J. Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

James R. Miller, Director General, Strategic Policy;

Thomas L. Maville, Adviser, Office of Regulatory Reform;

John Pringle, Director, Motor Vehicle, Regulatory Branch.

From the Department of Justice:

A. Craig Lövgren, Legislative Counsel.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des transports:

K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire.

Du ministère des Transports:

Nick J. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination;

James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques;

Thomas L. Maville, conseiller, Bureau de la réforme des règlements économiques;

John Pringle, directeur, Politique et programmes—Transporteurs routiers.

Du ministère de la Justice:

A. Craig Lövgren, conseiller législatif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 37

Tuesday, May 12, 1987

Friday, May 15, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 37

Le mardi 12 mai 1987

Le vendredi 15 mai 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Business of the Committee

Pursuant to Standing Order 96(2), consideration of
programs and policies regarding Turn Air Ltd.

CONCERNANT:

Affaires du Comité

En vertu de l'article 96(2), du Règlement, l'étude
des politiques et des programmes concernant Turn
Air Ltd.

WITNESSES:

(see back cover)

TÉMOINS:

(voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité
Mary MacDougall

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 12, 1987

(61)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

The Committee proceeded to consider its future business.

It was agreed,—

1.—That the Committee would sit this Friday morning to hear government officials concerning the case of Turn Air Limited;

2.—That the Committee would meet with the Minister of Transport regarding the Main Estimates 1987-88 on a date to be determined.

It was agreed,—That \$450.21 be transferred from "Miscellaneous" to "Hospitality" within the Committee's 1986-87 budget to cover the cost of the reception for Members and Ministers of the Nova Scotia Legislative Assembly during the recent trip to the Maritimes.

It was agreed,—That the Chairman, on behalf of the Committee, be authorized to enter into a contract for research services with David Cuthbertson for the fiscal year 1987-88 at a total amount not exceeding \$70,000.

At 10:35 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

FRIDAY, MAY 15, 1987

(62)

The Standing Committee on Transport met at 9:37 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Acting Member present: Jim Fulton for Iain Angus.

Other Members present: David Kilgour, Blaine A. Thacker, Brian Tobin.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 12 MAI 1987

(61)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Le Comité entreprend de déterminer ses futurs travaux.

Il est convenu,—

1.—Que le Comité siège vendredi prochain, dans la matinée, pour entendre les hauts fonctionnaires du gouvernement au sujet de la firme *Turn Air Limited*;

2.—Que le Comité rencontre le ministre des Transports au sujet du budget principal des dépenses de 1987-1988, à une date qu'il reste à déterminer.

Il est convenu,—Que 450.21\$ soient virés de la rubrique «Divers» à la rubrique «frais de représentation» dans le budget du Comité de 1986-1987, somme destinée à couvrir les dépenses afférentes à la réception offerte aux députés et aux ministres de l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse à l'occasion d'une visite récente dans les Maritimes.

Il est convenu,—Que le président, au nom du Comité, soit autorisé à passer un contrat allant jusqu'à 70,000\$, avec M. David Cuthbertson, pour la durée de l'exercice financier de 1987-1988.

À 10 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE VENDREDI 15 MAI 1987

(62)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 37, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Membre suppléant présent: Jim Fulton remplace Iain Angus.

Autres députés présents: David Kilgour, Blaine A. Thacker, Brian Tobin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: Paul Langlois, Chairman, Air Transport Committee; K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel, Dr. John Marko, Executive Director, Air Transport Committee.

Pursuant to Standing Order 96(2), the Committee proceeded to consider the programs and policies of the Department of Transport and the Canadian Transport Commission with regard to Turn Air Ltd.

It was agreed,—That the Press Release dated April 16, 1987 released by the Minister of Transport, which includes a chronology of events concerning Turn Air Ltd. be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-3"*).

Margaret Bloodworth made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

It was agreed,—That the Committee meet again at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m., on Tuesday, May 19, 1987 concerning Turn Air Ltd. with officials of the Canadian Transport Commission and the Department of Transport as well as Fred Turner of Turn Air Ltd.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall
Clerk of the Committee

Témoins: De la Commission canadienne des transports: Paul Langlois, président, Comité des transports aériens; Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire; John Marko, directeur exécutif, Comité des transports aériens.

En vertu des pouvoirs que lui confère l'article 96(2) du Règlement, le Comité entreprend d'examiner les programmes et les politiques du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports en ce qui a trait à la société *Turn Air Ltd.*

Il est convenu,—Que le communiqué de presse du 16 avril 1987, en provenance du ministre des Transports, y compris une chronologie des événements, figure en appendice aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui. (*Voir Appendice «TRPT-3»*).

Maître Margaret Bloodworth fait une déclaration, puis elle-même et les autres témoins répondent aux questions.

Il est convenu.—Que le Comité se réunisse de nouveau, à 9 h 30, à 11 heures et à 15 h 30, le mardi 19 mai 1987, au sujet de la société *Turn Air Ltd.*, séance à laquelle assisteront les hauts fonctionnaires de la Commission canadienne des transports, ceux du ministère des Transports, ainsi que M. Fred Turner, de la société *Turn Air Ltd.*

À 11 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Mary MacDougall

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Friday, May 15, 1987

• 0937

The Chairman: Colleagues, this is a rather short morning and I would like to call the meeting to order. We have enough colleagues at the moment to hear evidence. As a result of the in camera meeting of Monday we decided to call officials involved in the—I guess for a lack of better words—Turn-Air matter. What, frankly, was not discussed on Monday when this matter was reviewed, is that the law suit that members were aware of that had been out there, has been resurrected, so I am informed, as of April 28. I do not know if it is a notice of intention to proceed, but in any event there has been some resurrection of a law suit of Turn-Air against the Government of Canada. I think that has to affect some of our deliberations. It does not prevent them but it has to make us a little more precise, I think, in what we do.

Today we only have until 11 a.m. It is an unusual procedure. We should have had an in camera meeting perhaps to advise all members, and get everyone on site, to a point, to call the officials, to go through the chronology and then have it open to questions. Now, that is the thing for Friday. There has not been a request for Mr. Turner to come before the committee. As a result of what is here today, I think members will have to discuss whether... to be fair obviously he should have his day before this committee, even though there is a court case. Frankly, his solicitor, wherever he may be, may not want that, but we are going more than the extra step in even having these hearings today. We have heard a lot in the press and through other colleagues about the Turner story. The whole intent of this proceeding was to get the story, in effect, quite frankly, from the authorities as to why they did what they did.

• 0940

Perhaps at 11 a.m. we can decide where we go from there. We are certainly not going to be considering the court case.

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: What is it we are going to be doing? Are we just going to hear the CTC and give them an hour to kick the hell out of Fred Turner? Are we going to hear from Mr. Turner? Are we going to hear from the Canadian Owners and Pilots Association? I understand there is a competitor in Yellowknife who is willing to appear. Should we be restricting ourselves to just questions of fact? Are we going to submit a report with recommendations? Are we trying to be the arbiter? All Mr. Turner is asking for at the moment is the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le vendredi 15 mai 1987

Le président: Chers collègues, nous n'avons pas beaucoup de temps ce matin et j'aimerais donc ouvrir tout de suite la séance. Nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoignages. Lors de notre réunion à huis clos lundi, nous avons décidé d'inviter les fonctionnaires susceptibles de nous renseigner sur ce que j'appellerais l'affaire *Turn-Air*. Toutefois, ce dont nous n'avons pas discuté lundi, très franchement, c'est du fait que la procédure judiciaire qui a été entamée semble avoir refait surface à partir du 28 avril. Je ne sais pas si l'on a simplement annoncé l'intention de poursuivre l'affaire ou si cela a été plus loin, mais il est certain que la procédure engagée par *Turn-Air* contre le gouvernement canadien a refait surface. Nous devons vraisemblablement en tenir compte. Cela ne nous empêche pas de discuter de la question mais je crois qu'il nous faudra prendre quelques précautions.

Aujourd'hui, nous n'avons que jusqu'à 11 heures et il aurait peut-être été préférable que nous commencions par une séance à huis clos afin que tout le monde soit présent et bien informé du sujet qui nous occupe avant d'inviter les fonctionnaires à nous retracer la chronologie des événements. Il faudra voir ce que nous voulons faire pour vendredi. On n'a pas demandé à M. Turner de comparaître devant le Comité. Il faudra que nous rediscutions de la question... il semblerait en effet juste que M. Turner puisse comparaître, malgré la procédure judiciaire. Je ne sais pas où est son avocat, mais il est certain qu'il peut préférer que M. Turner ne compareisse pas. En tout cas, nous faisons même plus que ce qui est nécessaire en tenant ces audiences aujourd'hui. Les journaux et d'autres collègues nous ont beaucoup parlé de cette histoire Turner. L'idée est donc en fait d'entendre la version des autorités sur ce qui s'est passé.

Peut-être qu'à 11 heures nous pourrions décider de ce que nous pourrions faire après. Nous n'allons évidemment pas nous pencher sur la procédure judiciaire.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Qu'allons-nous faire exactement? Allons-nous simplement entendre la CCT et lui donner une heure pour cogner sur Fred Turner? Allons-nous également entendre M. Turner? Allons-nous entendre la *Canadian Owners and Pilots Association*? Je crois qu'il y a un concurrent à Yellowknife qui serait prêt à comparaître. Devons-nous nous limiter aux questions de fait? Allons-nous soumettre un rapport contenant des recommandations? Essayons-nous de nous poser en arbitre? Tout ce que demande M. Turner, pour le

[Text]

appointment of an independent arbitrator. I think we had better decide what our terms of references are on this matter. If we are just going to make one step and no more—

The Chairman: I do not think you heard, Mr. Benjamin. You know and I know from the discussions on Monday that we are having the authorities here today to get the other side of the story and then decide what we are going to do. I have had no request from Mr. Turner to appear before this committee.

As I said, as a former lawyer, knowing there is a lawsuit out there, I did not appreciate that it was resurrected on Monday when we discussed this. If I was his counsel, I would be very concerned about whether he comes before this committee.

But the point is, if Mr. Turner's name is going to be floated all over Parliament Hill and over the media, by members and by people in the media, then I think it is some responsibility of this committee, and we are taking that extra step. The easiest thing would have been to stay away from the whole issue and let the courts decide. But, quite frankly, that may happen in any event.

Mr. Benjamin: But I am not suggesting—

The Chairman: But for his rights, if we are starting with this thing today, by the consent of the committee Monday, with no fooling around with any other questions that you pose to me right now, it was to have the officials here to give their review of what the officials' involvement was in this matter. It is as simple as that today.

The witnesses before us are the CTC and, talking with the CTC, we found the Department of Transport is involved, and also the Federal Business Development Bank, which is also relevant to these proceedings in view of the allegations that the loss of his licence has caused the loss of business. And having been informed of what some of the drift of this evidence is, I think those are the three relevant witnesses we have until 11 a.m. Now, what happens at 11 a.m. would really depend on this committee. And as I say, I do believe that if we hear the other side of the story, which we have not heard officially, then obviously Mr. Turner should have his day before this committee on Tuesday, where there is a slot, if he so wishes. That is where we sit.

Mr. Fulton: On a point of order, Mr. Chairman. Just so members are aware, Mr. Turner and I met with the Prime Minister about this last night.

The Chairman: I am aware of that.

Mr. Fulton: And the Prime Minister—

The Chairman: I think the Prime Minister was crazy to even... I think you abused your... Anyway, I am amazed. You had a media circus outside Mr. Mazankowski's office yesterday. Press were advised. You go into his office when you know you do not have an appointment, and then Maz comes in and goes out, and then you come in and go out. And the Prime Minister, being the very receptive person he is, I was absolutely

[Translation]

moment, c'est que l'on nomme un arbitre indépendant. Je crois qu'il serait bon que nous décidions de ce que nous avons l'intention de faire à ce sujet. Si nous nous contentons de faire un pas et d'en rester. . .

Le président: Vous n'avez probablement pas bien entendu, monsieur Benjamin. Vous savez tout comme moi, suite aux discussions de lundi, que nous recevons aujourd'hui les autorités pour entendre l'autre version avant de décider de ce que nous voulons faire. M. Turner n'a jamais demandé à comparaître devant notre Comité.

En tant qu'ancien avocat, sachant que la procédure judiciaire semble avoir refait surface alors que je ne le savais pas lundi, je pense que cela peut changer quelque peu les choses. Si j'étais son avocat, je préférerais qu'il ne compareisse pas.

Toutefois, si l'on doit entendre parler de M. Turner à tort et à travers au Parlement et dans les médias, je crois qu'il appartient au Comité de faire un pas supplémentaire. Le plus facile aurait évidemment été de nous désintéresser complètement de la question et de laisser les tribunaux en décider. C'est d'ailleurs peut-être ce qui se produira.

M. Benjamin: Mais je ne dis pas. . .

Le président: Pour ce qui est de ses droits, si nous commençons à étudier la question aujourd'hui, comme l'a décidé le Comité lundi, sans nous perdre dans toutes les questions que vous venez de me poser, il s'agit simplement d'entendre les fonctionnaires donner leur version de cette affaire. C'est aussi simple que cela.

Les témoins qui ont été invités représentent la CCT et, après en avoir discuté avec eux, nous avons constaté que le ministère des Transports était également impliqué, tout comme la Banque fédérale de développement, car il prétend que le retrait de son permis lui a fait perdre de l'argent. D'après ce que nous savons de la question, ce sont probablement les trois témoins qu'il nous faut entendre avant 11 heures. Après quoi, le Comité pourra décider de ce qu'il veut faire. J'estime que, si nous entendons l'autre son de cloche, ce que nous n'avons pas fait officiellement jusqu'ici, il va de soi que M. Turner devrait également avoir la possibilité de comparaître devant le Comité mardi, s'il le souhaite. Nous avons un créneau libre mardi et ce serait donc possible.

M. Fulton: Je tiens à signaler aux députés que M. Turner et moi avons eu un entretien hier soir à ce sujet avec le premier ministre.

Le président: Je suis au courant.

M. Fulton: Et le premier ministre. . .

Le président: Je pense que le premier ministre est fou d'avoir même. . . J'estime que vous avez abusé de votre. . . En tout cas, je trouve cela ahurissant. Vous aviez organisé hier un rassemblement des médias à la porte même du bureau de M. Mazankowski. Vous aviez prévenu la presse. Vous entrez dans son bureau alors que vous savez que vous n'avez pas de rendez-vous puis Maz entre et sort et vous entrez et sortez. Et le premier ministre, qui est

[Texte]

amazed that he said, yes, Mr. Fulton, I would like to meet Mr. Turner. And then you went upstairs and had five minutes with him. I have been a member of the government side since we have been in government and I have not got into the Prime Minister's office yet, so I guess I have a bias that Mr. Turner has been able to get in there and I have not been.

Mr. Fulton: I just wanted you to know, Mr. Chairman, the Prime Minister has decided to investigate the matter himself.

The Chairman: Well then, let us close down. In view of that, Mr. Fulton, if you are serious, I am quite prepared to gavel this meeting to a close and let the Prime Minister go into it. Quite frankly, when I heard you had gone to see the Prime Minister. . . And obviously the Prime Minister could be very much in Mr. Turner's interest, and that perhaps is where the thing should sit.

Mr. Tobin: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: To the point of order, Mr. Chairman, I think the committee took a decision as the chairman indicates to hear—

The Chairman: That was before the Prime Minister was involved, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: —to hear from the officials. I think we ought to proceed today to hear from the officials. I have heard the chairman say that Mr. Turner can reserve the right, at the committee's discretion, to come on Tuesday. I think that is reasonable. I think the Prime Minister's being involved as another Member of Parliament—in this case the Prime Minister, however, who is interested in this issue—is important, but I think that is a separate area of pursuit. This is the Transport committee.

It is appropriate that the CTC is before the Transport committee. I think of interest to this committee is specifically Mr. Turner's case. But of interest to the committee is to ensure that the procedures that are undertaken by the CTC are appropriate procedures, not only so that Fred Turner, if an injustice has been done—and I will put it in those terms at this point in time, although my view is known publicly to be clearer than that—but, if an injustice has been done, we should find out how it occurred. More importantly, the committee has a concern to ensure that if there is a problem then the problem is eliminated so that thousands of other operators, large and small, in this country know that they will be dealt with in a fair and just manner.

• 0945

The role of the committee is twofold: one, obviously we are responding to what has happened to Fred Turner; but, two, the Transport committee wants to ensure that the system is functioning properly in the interest of every operator out there.

So I think, Mr. Chairman, your suggestion that we get on with it is an appropriate one, and I hope we would do it without getting into a debate about who else is involved.

[Traduction]

toujours accueillant, a eu l'imprudence de répondre qu'il était prêt à recevoir M. Turner. Vous êtes alors monté et avez eu cinq minutes d'entretien avec lui. Je suis député de la majorité depuis que mon parti est au pouvoir et je ne suis encore jamais entré dans le bureau du premier ministre, si bien que vous comprendrez que je sois un peu choqué que M. Turner ait pu y entrer comme cela.

M. Fulton: Je voulais simplement que vous sachiez, monsieur le président, que le premier ministre a décidé d'étudier la question lui-même.

Le président: Alors, parfait, ne nous en occupons pas. Si vous êtes sérieux, monsieur Fulton, je suis tout à fait prêt à lever la séance et laisser le premier ministre s'en occuper. Très franchement, quand j'ai entendu dire que vous étiez allé voir le premier ministre. . . Evidemment, le premier ministre est peut-être la personne qui intéresse M. Turner et nous ferions alors mieux d'en rester là.

M. Tobin: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, comme vous le disiez, le Comité a pris la décision d'entendre. . .

Le président: C'était avant l'intervention du premier ministre, monsieur Tobin.

M. Tobin: . . . d'entendre les fonctionnaires. J'estime que c'est ce que nous devrions faire aujourd'hui. Je vous ai entendu dire que M. Turner pouvait, à la discrétion du Comité, être autorisé à comparaître mardi. Cela me semble être une position raisonnable. Si, comme tout autre député, le premier ministre veut s'intéresser à la question, c'est important, mais je crois que c'est une tout autre affaire. Nous sommes ici le Comité des transports.

Il est normal que la CCT compareisse devant le Comité des transports. Ce qui intéresse particulièrement notre Comité aujourd'hui, c'est l'affaire Turner. Mais ce qui nous intéresse avant tout, c'est de nous assurer que les actions de la CCT sont justifiées et que, si une injustice a été commise, dans le cas de Fred Turner comme dans tout autre cas, nous sachions comment cela s'est passé. Je n'en dirai pas plus pour le moment bien que tout le monde sache que j'ai un point de vue bien arrêté sur la question. Ce qui est important, c'est que le Comité doit veiller à ce que tout problème éventuel soit éliminé afin que les milliers d'autres transporteurs, petits et grands, qui travaillent dans ce pays sachent qu'ils seront traités de façon juste et équitable.

Le Comité a donc un rôle double: d'une part, s'occuper de ce qui est arrivé à Fred Turner; d'autre part, s'assurer que le système fonctionne bien, dans l'intérêt de tous les transporteurs.

Votre suggestion est donc bonne, monsieur le président. Jouons notre rôle sans nous occuper des autres intervenants.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Any other comment?

I see Mr. Belsher.

Mr. Belsher: I agree with what Mr. Tobin is saying, that we should get on with our plan that we had discussed on Monday. Mr. Turner has, I think, tried to see each of us, and many of us have seen him and we have listened to him, and it is time we got down to trying to ascertain the facts so we can draw a conclusion, if this committee can do so, as to what should be done.

The Chairman: Yes. I agree.

Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Mr. Chairman, you mentioned the question of the lawsuit. I would simply put on the record that a statement of claim was filed on April 3, 1986—

The Chairman: Mr. Kilgour, I do not really care about the lawsuit other than how it covenants this committee. I understand that it sat there for some time—

Mr. Kilgour: It sat there, sir, for more than a year.

The Chairman: More than a year.

Mr. Kilgour: The Government of Canada has chosen not to file a statement of defence.

The Chairman: I am not going to get into the lawsuit. You were parliamentary secretary, Mr. Kilgour—

Mr. Kilgour: Yes.

The Chairman: —when this matter was before the committee and in a general way when we were in the NTA, and there were all sorts of general discussions and some discussion by members of some difficulties of communicating with Mr. Turner because no one was quite sure who his lawyer was. So we are not going to get into those red herrings about who is his lawyer and the lawsuit. The fact of the matter is there is a lawsuit. You are right. It has been resurrected and is proceeding, I gather, and that makes it even more incumbent upon us to be a little more careful of what is said and done here.

Mr. Kilgour: Yes, but when the government refuses to file a statement of defence, or has refused up until now, it makes it difficult for us to know whether the government is serious about defending against the action.

His lawyer is Mr. Johnston.

The Chairman: Mr. Kilgour, I think the seriousness of it will be apparent if Mr. Turner wishes and/or if this committee decides to have him before the committee on Tuesday, because I can tell you that if I was his lawyer then I would say to stay away from this committee as far as possible if he is going to proceed with his lawsuit.

Anyway, that is what we can decide and Mr. Turner can make the decision and/or the committee can request if they want, but let us get on.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Tobin.

Autres commentaires?

Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je suis d'accord avec M. Tobin. Faisons ce que nous avons prévu lundi. M. Turner a essayé d'avoir un entretien avec chacun d'entre nous et nous sommes nombreux à l'avoir vu et écouté, si bien qu'il est temps maintenant d'essayer de vérifier un certain nombre de choses avant de pouvoir, si possible, tirer une conclusion sur ce qu'il nous reste à faire.

Le président: Parfait, je suis d'accord.

Monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Monsieur le président, vous avez parlé de la question du procès. Je voudrais simplement préciser qu'une plainte a été déposée le 3 avril 1986. . .

Le président: Cette question de procès ne m'inquiète pas du tout. Ce qui compte, c'est ce qui engage le Comité. Je crois que rien n'a été fait pendant quelque temps. . .

M. Kilgour: Pendant plus d'un an.

Le président: D'accord.

M. Kilgour: Le gouvernement canadien a choisi de ne pas présenter de défense.

Le président: Je ne veux pas entrer dans les détails du procès. Vous étiez secrétaire parlementaire, monsieur Kilgour. . .

M. Kilgour: En effet.

Le président: . . . lorsque la question s'est posée au Comité et nous étudions alors la Loi nationale sur les transports. On en a discuté de façon très générale et certains députés ont dit qu'il semblait difficile de communiquer avec M. Turner parce que personne ne savait exactement qui était son avocat. Nous n'allons donc pas perdre notre temps à savoir qui est son avocat et ce qu'il en est du procès. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'une plainte a été déposée. Vous avez raison. Il semble qu'elle ait refait surface et qu'ainsi il devient encore plus impératif que nous fassions un peu plus attention à ce que nous dirons et ferons.

M. Kilgour: D'accord, mais lorsque le gouvernement refuse de présenter une défense, ou a refusé de le faire jusque-là, il est difficile de savoir s'il prend cette plainte au sérieux.

Son avocat est M. Johnston.

Le président: Monsieur Kilgour, la chose semblera sérieuse si M. Turner souhaite ou si le Comité décide qu'il doit comparaître devant lui mardi car je puis vous dire que, si j'étais son avocat, je lui dirais de se tenir aussi loin que possible de ce Comité s'il veut continuer à poursuivre le gouvernement.

En tout cas, nous pourrions en décider plus tard et M. Turner verra s'il veut comparaître.

[Texte]

The whole purpose of today was to hear what the officials' involvement was in the Turn-Air matter. So I would like to call to the table Commissioner Paul Langlois, the Chairman of the Air Transport Committee, and with him are Margaret Bloodworth, the acting general counsel, and John Marko.

Mr. Langlois, welcome to the committee table. We have met before in many different forums and we have seen you here watching the affairs of the committee in your capacity as a commissioner of the CTC. Just before you start, I have here in English and French. . . and I thought it would expedite matters. . . and certainly whether the press release of the Minister of Transport would be incorporated. I understand from Mr. Langlois that they are going to summarize the chronology that is attached to the press release, which all of you have received; and I think the chronology of the six pages of the events, not necessarily the rhetoric of the Minister, should be a part of the record. I would ask a motion accordingly.

Then I gather, Mr. Langlois, you are going to summarize the chronology from the CTC position?

Mr. Paul Langlois (Chairman, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): That is correct.

The Chairman: Can I have a motion?

Mr. Reid: I so move.

Mr. Belsher: I second the motion.

The Chairman: I do not see why we should not attach the whole press release. Let us attach the press release of the Minister of Transport dated April 16, which includes the chronology of events concerning Turn-Air Ltd.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Belsher.

• 0950

Mr. Belsher: Would it be possible for Mr. Langlois to give us an idea of what is the general role of the CTC, in his opening remarks, too—and not just pretending to hear—so that there is no doubt in our minds as to the CTC, the Department of Transport and each of the players?

The Chairman: You have been here as a commissioner, as I say, Mr. Langlois, and also you have been a member of this committee years ago, many moons ago, and you know our function. Perhaps you could answer Mr. Belsher's question. You are, I understand, the chairman of the Air Transport Committee of the CTC, and you are and have been very directly involved as a commissioner with the regulations generally and specifically with Turn-Air. Is that correct?

[Traduction]

La séance d'aujourd'hui devait nous permettre d'entendre le rôle qu'ont joué les fonctionnaires dans l'affaire Turn-Air. J'inviterais donc le commissaire Paul Langlois, président du Comité des transports aériens, à s'approcher. Il est accompagné de Margaret Bloodworth, avocat général intérimaire, et de John Marko.

Monsieur Langlois, bienvenue. Nous nous sommes déjà rencontrés en bien d'autres occasions dans des contextes différents et nous savons que vous avez suivi les délibérations du Comité à titre de commissaire de la CCT. Avant que vous ne commenciez, j'ai ici votre document en anglais et en français, de même que le communiqué de presse du ministre des Transports. Nous pourrions accélérer les choses en annexant ces documents à nos délibérations. M. Langlois m'a indiqué qu'il avait l'intention de résumer la chronologie des événements rapportés dans le communiqué de presse que vous avez tous reçu et qui comporte quelque six pages. Je crois que cette chronologie des événements devrait figurer au procès-verbal, quitte à laisser tomber les propos du ministre. Je demanderai que quelqu'un présente une motion à cet effet.

Bien, monsieur Langlois, vous allez donc résumer la chronologie des événements telle que perçue par la CCT?

M. Paul Langlois (président, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports): C'est exact.

Le président: Quelqu'un veut-il proposer la motion?

M. Reid: Je la propose.

M. Belsher: J'appuie la motion.

Le président: Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas annexer tout le communiqué de presse. Il s'agit du communiqué de presse du ministre des Transports, daté du 16 avril, qui comprend la chronologie des événements touchant *Turn-Air Limited*.

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: M. Langlois pourrait-il nous donner une idée du rôle général de la CCT afin que nous sachions bien quel rôle ont joué la CCT, le ministère des Transports et chacun des différents protagonistes?

Le président: Vous avez déjà comparu à titre de commissaire, monsieur Langlois, et vous étiez également membre du comité il y a des années, il y a très longtemps, si bien que vous connaissez notre rôle. Peut-être pourriez-vous ainsi répondre à la question de M. Belsher? Vous êtes, si je ne m'abuse, le président du Comité des transports aériens de la CCT et vous avez donc un rôle direct en matière de réglementation, en général et en ce qui concerne précisément *Turn-Air*. N'est-ce pas?

[Text]

Mr. Langlois: Let me say that when the events at Turn-Air happened, I was not chairman of the ATC at the time, but I certainly was a member of the Air Transport Committee at that time.

I will just say a few words on the role. You told me when we came in that time was of the essence today, so we will try not to spend too much time. I will not try to explain what the CTC is doing, but in few words, what the Air Transport Committee of the CTC does is to deal with the regulations on the economic side of airlines, who gets permits to go where, who does not get a permit, why, and so on, the economic side of the airline industry in Canada.

You have asked us to go through a chronology so, if you do not mind, I will ask Mrs. Bloodworth, our lawyer here, general counsel to the CTC, to go as fast as possible through the chronology. If there are places where you think explanations should be given, just butt in.

The Chairman: Thank you very much. Ms Margaret Bloodworth.

Ms Margaret Bloodworth (Acting General Counsel, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman.

I just want to reinforce what the chairman has already said in terms of the context in which we appear. We are involved in a law suit; the government will be, in the next few weeks, filing a statement of defence in that law suit and therefore I would ask for members' understanding in their questions, that this may affect our ability to answer.

The Chairman: That is why I am very glad members have agreed to have the chronology tabled as a record of the committee. The Chair is going to be very strict and the questions are going to be on a factual basis that are directly within your information. We are not going to get into opinions or anything else this morning.

Ms Bloodworth: All right. We are certainly all very anxious to be of whatever assistance we can be, in terms of the factual basis, and therefore I would propose, as suggested by the chairman, that we summarize and highlight that chronology in so far as it relates to actions of the Canadian Transport Commission.

In that regard, the first page, "Chronology of Events Concerning Turn-Air, Ltd.", deals with the chronology of events basically related to the Canadian Transport Commission's actions in this case.

The first item there on September 8, 1983 is a reference to the suspension of the operating certificate of Turn-Air Ltd. That is a document issued by the Department of Transport and it relates to air safety. That is a question for the Department of Transport.

The next event is October 28, 1983, and that was the Air Transport Committee issuing what is called a double-registered show-cause letter to Turn-Air Ltd. for being delinquent in filing certain statistical requirements. That

[Translation]

M. Langlois: Au moment des événements touchant *Turn-Air*, je n'étais pas président du CTA mais j'en étais bien membre.

Permettez-moi de dire quelques mots sur le rôle de la Commission. Vous m'avez dit, lorsque nous sommes arrivés, que vous ne disposiez que de très peu de temps et j'essaierai donc d'être bref. Je ne tenterai pas d'expliquer ce que fait la CCT mais je dirai, en quelques mots, que le Comité des transports aériens de la CCT s'occupe de la réglementation des compagnies aériennes sur le plan économique. À savoir qui obtient le permis d'aller où, qui n'obtient pas de permis, pourquoi, etc., tout le côté économique de l'industrie aérienne au Canada.

Vous nous avez demandé de retracer la chronologie des événements et, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je demanderais à M^{me} Bloodworth, notre avocate générale auprès de la CCT de le faire aussi rapidement que possible. Si vous souhaitez certaines précisions, n'hésitez pas à l'interrompre.

Le président: Merci beaucoup. Madame Margaret Bloodworth.

Mme Margaret Bloodworth (avocate générale intérimaire, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président.

Je veux simplement confirmer ce que disait le président à propos du contexte dans lequel se situe cette séance. Nous sommes en procès; le gouvernement présentera une défense dans les prochaines semaines et je serais donc reconnaissante aux députés de comprendre que nous ne pourrions peut-être pas répondre à toutes leurs questions.

Le président: C'est pourquoi je suis très heureux que les députés aient convenu que l'on annexe à notre procès-verbal la chronologie qui a été déposée. Je me montrerai très strict et je demanderai aux députés de ne poser que des questions de fait vous concernant directement. Nous n'entrerons pas ce matin dans d'autres considérations.

Mme Bloodworth: Parfait. Nous souhaitons vous aider dans toute la mesure du possible pour ce qui est de la compréhension des faits et, comme vous le suggériez, monsieur le président, je me propose de résumer la chronologie des événements en ce qui a trait à la Commission canadienne des transports.

La première page, «Chronologie des événements entourant l'affaire *Turn-Air Ltd.*», porte essentiellement sur le rôle de la Commission canadienne des transports dans cette affaire.

Il est d'abord question, le 8 septembre 1983, de la suspension du certificat d'exploitation de *Turn-Air*. Ce document a été émis par le ministère des Transports et traite de sécurité aérienne. C'est donc une question qui touche le ministère des Transports.

Ensuite, le 28 octobre 1983, le Comité des transports aériens envoie à *Turn-Air Ltd.* ce que l'on appelle une lettre de justification recommandée parce que cette compagnie a omis de déposer certains documents

[Texte]

involvement would have come after already informal attempts by the Aviation Statistics Centre, which collects these statistics, to get those statements. There was, I believe, two letters prior to this particular one by that agency.

On December 15, 1983 there was an order of the Air Transport Committee suspending the licence of Turn-Air Ltd. from March 15, 1984 to March 28, 1984, for violation of the positioning charges regulations. Those are regulations that are in place basically for the purposes of base protection of chartered carriers.

On January 1, 1984—

Mr. Benjamin: Would you explain what positioning means?

Ms Bloodworth: That relates to the fact that when charter carriers have a base, if another carrier wants to come in and pick up passengers at that site, they are assessed certain charges in order to protect that carrier's base. In other words, the carrier who is at that base gets effectively first chance at the business that is in there.

Mr. Benjamin: Are those positioning charges still in place?

Ms Bloodworth: Yes.

• 0955

Mr. Benjamin: So those are actually fees?

Ms Bloodworth: They are fees a carrier is required to charge his customers if he wants to go to another carrier's base.

Mr. Benjamin: I thought maybe it related to the position of chief pilot.

Ms Bloodworth: No, they have nothing to do with that.

Mr. Reid: Ms Bloodworth, is that suspension period from March 15, 1984 a statutory period, or what sort of guideline was used affecting that date?

Ms Bloodworth: There is no requirement. It is at the discretion of the Air Transport Committee.

Mr. Reid: Was there any other correspondence or communication between the dates October 28, 1983 and December 15, 1983?

Ms Bloodworth: No, there was no other correspondence. But the December 15, 1983 order... there was certainly correspondence related to that order that took place prior to October 28. That is not listed in the chronology because it is not related. Ultimately that was not the reason for cancelling his licence.

The Chairman: Members, I want you to get through the chronology, but I guess it does help to have an explanation of the administrative side. Mr. Reid perhaps touched on it.

[Traduction]

statistiques. Cette lettre n'a été envoyée qu'après que le Centre de statistiques aéronautiques ait essayé à plusieurs reprises d'obtenir ces états. Je crois que le centre avait déjà envoyé deux lettres avant que celle-ci ne soit adressée à la compagnie.

Le 15 décembre 1983, une ordonnance du Comité des transports aériens suspend le permis de *Turn-Air Ltd.* du 15 mars 1984 au 28 mars 1984 pour enfreinte aux règlements sur les taxes de mise en place. Il s'agit de règlements institués essentiellement en vue de protéger la base des transporteurs nolisés.

Le 1 janvier 1984...

M. Benjamin: Pourriez-vous expliquer ce que signifie mise en place?

Mme Bloodworth: Lorsqu'un transporteur nolisé a une base, si un autre transporteur veut venir prendre des passagers à cet endroit, il est assujéti à certaines taxes en vue de protéger la base du transporteur. Autrement dit, le transporteur dont c'est la base a en fait priorité pour ce qui est de la clientèle locale.

M. Benjamin: Ces taxes de mise en place existent-elles toujours?

Mme Bloodworth: Oui.

M. Benjamin: Il s'agit donc en réalité de droits?

Mme Bloodworth: C'est un droit que le transporteur fait payer à ses clients s'il veut utiliser la base d'un autre transporteur.

M. Benjamin: Je pensais que cela avait peut-être quelque chose à faire avec le chef pilote.

Mme Bloodworth: Non, rien du tout.

M. Reid: Madame Bloodworth, est-ce que cette période de retrait du permis, à partir du 15 mars 1984, découle du règlement, ou de quelque directive?

Mme Bloodworth: Non, rien n'est prévu. C'est à l'entière discrétion du Comité des transports aériens.

M. Reid: Y a-t-il eu d'autres échanges de correspondance, ou d'autres contacts entre vous, entre les dates du 28 octobre 1983 et du 15 décembre 1983?

Mme Bloodworth: Non, aucune autre correspondance. Mais l'ordonnance du 15 décembre 1983... Il y a eu effectivement échange de lettres à propos de cette ordonnance avant le 28 octobre. Mais ce n'est pas inscrit dans la chronologie, parce que c'est sans grande importance ici. Cela n'avait finalement aucun rapport avec le retrait du permis.

Le président: Je tiens à rappeler aux membres que nous sommes en train de passer cette chronologie en revue, mais je pense également qu'il est intéressant de pouvoir avoir des explications supplémentaires concernant la façon de procéder de l'administration. C'est ainsi que je comprends la question de M. Reid.

[Text]

You mentioned something about an Aviation Statistics Centre. How does that work with the Air Transport Committee and the probability. . . I think you said there were earlier letters to Turn-Air before the Air Transport Committee issued its 30-day double-registered show-cause letter. Do you have that on file?

Ms Bloodworth: Yes, we certainly have copies of those letters we can give you.

The Chairman: What is the Aviation Statistics Centre?

Ms Bloodworth: The statistics centre is essentially part of Statistics Canada. They act as an agent of the Air Transport Committee, if you like, for the purpose of collecting this information. There is one organization that collects air data, rather than several different government departments doing that, and that agency collects the information on behalf of the Air Transport Committee. So they would know first that statements had not been filed and would make attempts on an administrative level to have that corrected before they would bring it to the attention of the Air Transport Committee.

The Chairman: What attempts were made?

Ms Bloodworth: Two letters were sent, one dated May 9, 1983 and one dated August 29, 1983.

Mr. Benjamin: Still on that December 15 one, there is something about positioning fees. Is it not correct, Ms Bloodworth, that positioning fees or charges no longer apply south of the 55th parallel?

Ms Bloodworth: I believe so.

Mr. Benjamin: So they only apply now in the North; north of the 55th.

Ms Bloodworth: As we discussed at another time, there is a different regime in the North.

Mr. Benjamin: Even though the law is passed—

The Chairman: Okay, let us continue.

Ms Bloodworth: January 5, 1984 is the first order that was issued; the first order about statistics. That was a show-cause order that was issued because there had been no response to the show-cause letter issued. That order effectively said Turn-Air Ltd.'s licence would be suspended after 30 days if they did not comply. They were also required to show cause within 60 days why it should not be cancelled. The order would also say that if they complied at any time during that period, the show-cause order would be rescinded or varied, as appropriate.

On February 20, 1984 the Air Transport Committee wrote to Turn-Air Ltd., again by a double-registered letter, requiring Turn-Air Ltd. to submit a new and valid certificate of insurance, because they had been informed by the insurance company that their insurance had been cancelled. That letter also noted that if Turn-Air Ltd. was

[Translation]

Vous avez parlé également d'un Centre des statistiques de l'aviation. Quels sont ses rapports avec le Comité des transports aériens, et la probabilité. . . Vous disiez que Turner avait déjà reçu des lettres, avant que le Comité des transports aériens ne lui fasse parvenir cette lettre de justification recommandée avec accusé de réception dans les 30 jours. Avez-vous ces lettres dans vos dossiers?

Mme Bloodworth: Oui, nous en avons copie et nous pouvons vous les communiquer.

Le président: Et ce Centre des statistiques de l'aviation?

Mme Bloodworth: Il fait partie de Statistique Canada. Mais en fait, il travaille pour le compte du Comité des transports aériens, si vous voulez, et s'occupe de collecter ce type d'informations. Il y a donc un service central qui rassemble tout ce qui concerne le transport aérien, au lieu d'y avoir une multiplicité de services dans divers ministères; et ce service travaille pour le Comité des transports aériens. C'est donc le Centre qui serait le premier à savoir que les états n'ont pas été déposés, auquel cas il essaie de régulariser la situation, avant d'en avertir le Comité des transports aériens.

Le président: Et en l'occurrence, qu'est-ce qui a été fait?

Mme Bloodworth: Deux lettres ont été envoyées, l'une le 9 mai 1983 et l'autre le 29 août de la même année.

M. Benjamin: L'ordonnance du 15 décembre fait allusion aux taxes de mise en place. N'est-il pourtant pas vrai, madame Bloodworth, que ces taxes ou droits de mise en place ne sont plus appliqués au sud du 55^e parallèle?

Mme Bloodworth: Effectivement.

M. Benjamin: Cela ne concernerait alors que le nord, c'est-à-dire tout ce qui est au nord du 55^e parallèle.

Mme Bloodworth: Effectivement, comme nous l'avons déjà dit, le nord du pays est régi par des dispositions spéciales.

M. Benjamin: Bien que l'on ait adopté la loi. . .

Le président: Continuons, si vous voulez.

Mme Bloodworth: Nous arrivons maintenant au 5 janvier 1984, date de la première ordonnance; de la première ordonnance faisant suite aux lettres dont je parlais. Il s'agit d'une ordonnance justificative, qui fait suite au fait que la lettre demandant à la compagnie de se justifier n'avait obtenu aucune réponse. Il est alors décidé que le permis de *Turn-Air Ltd.*, au cas où la compagnie n'obtempérerait pas, sera suspendu 30 jours après l'émission de l'ordonnance. La compagnie est également tenue de faire parvenir, dans un délai de 60 jours, une justification d'opposition à l'annulation du permis. Au cas où la société obtempérerait, dans les délais prévus, l'ordonnance justificative serait annulée ou modifiée.

Le 20 février 1984, le Comité des transports aériens envoie à *Turn-Air Ltd.* une autre lettre recommandée avec accusé de réception, demandant à la compagnie de présenter un nouveau certificat d'assurance en règle, l'assureur de la compagnie nous ayant informés de l'annulation de la police d'assurance. Dans cette lettre, il

[Texte]

not at the present time operating, they should so inform the Air Transport Committee and submit a certificate of insurance prior to commencing operation. In other words, the letter effectively gave Turn-Air Ltd. two options, either to submit a certificate of insurance or to inform the Air Transport Committee that in fact they were not operating and hence did not require insurance, and to submit a certificate of insurance before they commenced operation again.

• 1000

On March 8, 1984 there was a report, prepared by the staff of the Air Transport Committee, to the Air Transport Committee itself, recommending cancellation of Turn-Air Ltd.'s licence because none of the required statements had been received, and there had been no answer to either the show-cause letter or the show-cause order.

On March 13, 1984, a few days after this report had gone forward, the committee did receive a response from Turn-Air Ltd. That response attributed the delay in filing the statements to personnel turnover, and lack of sufficient funds to proceed with operations in a normal manner, and indicated that the necessary information would be taken care of. There was no mention in that letter of Turn-Air Ltd.'s records having been seized by the RCMP.

On March 20, 1984 there was an addendum put forward to the earlier report that had been submitted before that letter was received, which effectively made recommendations as a result of that letter. It noted that the required statements had still not been provided, that the response to the show-cause order was unsatisfactory, and recommended that cancellation should still occur. The Air Transport Committee decided that cancellation action should proceed.

On April 4, 1984 the order was issued which actually cancelled Turn-Air Ltd.'s licence. It is noted here in the chronology that at the time of this licence cancellation, Turn-Air Ltd.'s operating certificate was already under suspension, and that they were not insured for commercial air operation, so I assume they in fact were not operating at that particular time.

On May 7, 1984 Turn-Air Ltd. applied for a review of that order to the Review Committee of the Canadian Transport Commission, and in that letter it advised that its books were seized by the RCMP in Yellowknife, and it was therefore impossible for Turn-Air Ltd. to file the required statements. That particular application was out of time, and a telex was sent back to Turn-Air Ltd. informing them of that, but also noting that a motion could be made for extension of time. Such motions are quite often made, and indeed granted. This letter was not directly from Turn-Air Ltd. It was from their solicitor.

[Traduction]

est également précisé que, si *Turn-Air Ltd.* a suspendu tous ses services, il faudrait en informer le Comité des transports aériens et présenter ses documents d'assurance avant toute reprise du service. Autrement dit, cette lettre donne effectivement à *Turn-Air Ltd.* le choix entre présenter une assurance en règle, ou avertir le Comité des transports aériens de la cessation de ses activités de transport, c'est-à-dire présenter un certificat d'assurance avant de reprendre ses activités de transport.

Le 8 mars 1984, le secrétariat du Comité des transports aériens a rédigé un rapport présenté au comité lui-même, et recommandant l'annulation du permis de *Turn-Air Ltd.*, la compagnie n'ayant toujours pas fait parvenir ses états d'exploitation, la lettre et l'ordonnance demandant à la compagnie de se justifier étant également restées sans réponse.

Le 13 mars 1984, quelques jours après la discussion du rapport, le comité reçoit une réponse de *Turn-Air Ltd.* Dans cette réponse, la compagnie attribue le retard dans le dépôt des états, à des changements de personnel et à des difficultés de financement l'empêchant de fonctionner de façon normale; la compagnie indique également que les renseignements nécessaires seront fournis au comité. Dans cette lettre, la compagnie ne parle pas de la saisie de ses documents par la GRC.

Le 20 mars 1984, un supplément au rapport précédent, déposé avant réception de la lettre, présente un certain nombre de recommandations faisant suite à cette lettre. Dans ce supplément, il est indiqué que les états demandés n'ont toujours pas été fournis et que la réponse à l'ordonnance demandant justification n'est pas satisfaisante; de ce fait, le supplément recommande de maintenir l'annulation. Le Comité des transports aériens décide donc de procéder à cette annulation du permis.

Le 4 avril 1984, une ordonnance annulant effectivement le permis de *Turn-Air* est émise. Il est indiqué ici qu'au moment de l'annulation du permis, le certificat d'exploitation de *Turn-Air Ltd.* avait déjà été suspendu, et que la compagnie n'était plus assurée pour ses activités de transport aérien commercial, tout ceci m'amenant à penser qu'elle avait effectivement déjà suspendu toutes ses activités.

Le 7 mai 1984, *Turn-Air Ltd.* dépose une requête en révision de l'ordonnance auprès du Comité de révision de la Commission canadienne des transports, et indique dans la même lettre que ses dossiers et documents ont été saisis par la GRC à Yellowknife, et qu'il lui était donc de ce fait impossible de déposer les états et relevés demandés. La requête en révision venant trop tard, *Turn-Air Ltd.* en est informée par télex, en même temps que de la possibilité qui lui reste de demander une prorogation du délai. Il n'est pas rare effectivement que ce genre de prorogation soit demandée, et accordée. La lettre n'émanait pas directement de *Turn-Air Ltd.*, mais de son avocat.

[Text]

On September 10, 1984, some four months later, *Turn-Air Ltd.* through its solicitor did formally apply for leave to file an application for review of the cancellation order.

On October 11, 1984 the Review Committee considered that motion, and directed specifically that further analysis be carried out, and particularly with regard to clarification of the situation vis-à-vis the RCMP, and whether indeed the RCMP had had the records, and no access to *Turn-Air Ltd.*

On November 26, 1984 in response to a letter—which actually was from the Secretary of the Review Committee, not the counsel to the Review Committee as it states there, although in fact it originated with the counsel for the Review Committee—the Canadian Transport Commission received a letter from Constable Kevin Vickers of the RCMP detachment in Yellowknife, who confirmed certain information that was already in the ATC files to the effect that on March 19, 1984 Fred Turner had attended at the RCMP office, and requested to be allowed to make photocopies of documents which had been seized from his premises.

Constable Vickers further advised that Mr. Turner's request was complied with at no cost to him. In addition, he informed the Review Committee that Fred Turner had also on past occasions presented himself at the detachment to get photocopies of documents seized during past investigations.

On December 20, 1984 the Review Committee reconsidered *Turn-Air Ltd.*'s motion for leave for review and was of the view that no evidence had been offered which would justify a review of the cancellation order. In its opinion the Air Transport Committee did not err either in law or in fact in cancelling *Turn-Air Ltd.*'s licence, for failure to file the required statements.

The Review Committee was of the view that Fred Turner did in fact have access to the documents prior to the cancellation of his licence and could have complied with the requirements stipulated by the ATC with respect to the filing of the statements, and what they did in fact was deny the motion for leave for an extension of time, but they had in fact looked at the merits of the case.

On January 8, 1985 *Turn-Air Ltd.* was so advised of the Review Committee's decision.

The rest of the chronology deals with events that effectively were subsequent to the Canadian Transport Commission's involvement, and I do not propose to go through those. I think there are probably more appropriate people to do that.

• 1005

The Chairman: Thank you, Mrs. Bloodworth. Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I am not certain what the relevancy is, but there was a reference on March 13, 1984,

[Translation]

Le 10 septembre 1984, soit quatre mois plus tard, *Turn-Air Ltd.*, par l'intermédiaire de son avocat, demande officiellement l'autorisation de soumettre une requête en révision de l'ordonnance d'annulation.

Le 11 octobre 1984, le Comité de révision examine cette demande, exige que suite soit donnée à l'affaire, que l'on vérifie exactement auprès de la GRC ce qui s'est passé, et que l'on établisse notamment que, les dossiers ayant été saisis, *Turn-Air* n'a pu y avoir accès.

Le 26 novembre 1984, en réponse à une lettre—il s'agit en fait d'une lettre du secrétaire du Comité de révision, et non pas de l'avocat comme c'est indiqué ici, même si à l'origine effectivement, cette lettre a pu être rédigée par l'avocat—la Commission canadienne des transports reçoit une lettre de M. Kevin Vickers, agent de la GRC à Yellowknife, confirmant certains renseignements déjà connus du CTA, et selon lesquels M. Fred Turner s'est effectivement rendu dans les bureaux de la GRC le 19 mars 1984 pour y demander l'autorisation de photocopier des documents qui avaient été saisis dans ses bureaux.

L'agent de la GRC ajoute que M. Turner a pu effectivement faire ce qu'il demandait, et ce, sans aucuns frais de sa part. De plus, l'agent informe le Comité de révision que Fred Turner s'était déjà à plusieurs reprises présenté lui-même au poste pour obtenir des photocopies de certains documents qui avaient été saisis lors d'enquêtes précédentes.

Le 20 décembre 1984, le Comité de révision réexamine la demande d'autorisation de *Turn-Air Ltd.*, et, à son avis, aucun élément de preuve soumis ne justifie que l'ordonnance d'annulation soit révisée. Le Comité des transports aériens estime ni avoir commis aucune erreur de droit ni de fait en procédant à l'annulation du permis, après avoir constaté que les états requis n'avaient pas été soumis.

Le Comité de révision, estimant que Fred Turner avait eu en fait accès à ses dossiers avant l'annulation de son permis d'exploitation, et qu'il aurait donc pu présenter au CTA les états demandés, rejette, de ce fait, la demande de prorogation en vue de la présentation d'une requête en révision. L'affaire a donc été effectivement examinée sur le fond.

Le 8 janvier 1985, *Turn-Air Ltd.* est avisée de la décision du Comité de révision.

A partir de cette date, la Commission canadienne des transports n'est plus responsable du dossier, et je me propose de laisser cette partie de la chronologie de côté. Je pense qu'il y aurait des personnes mieux placées que moi pour vous en parler.

Le président: Merci, madame Bloodworth. Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, je ne sais pas si ma question est justifiée, mais il est indiqué ici, au 13 mars

[Texte]

to the effect that there was no mention of Turn-Air's records being then seized by the RCMP. That was as early as March 13, 1984.

What reasons were given, or what is the relationship between the RCMP's seizure of the books and records and the matter before us, basically with ATC?

Ms Bloodworth: There was an ongoing investigation by the RCMP which involved certain other parties and their relationship with Turn-Air Ltd. These other parties had been charged. As part of that investigation the RCMP had seized some of Turn-Air Ltd.'s documents as evidence in that particular proceeding. So the relationship is that at the time of these applications to the review committee, Turn-Air Ltd. put that forward as the reason which prevented Turn-Air Ltd. from complying with the requirements to file the statistical statements.

Mr. Tobin: On a point of order. Could I put in an informal question?

The Chairman: Yes. Well, I was going to call Mr. Benjamin to lead off the formal questioning or Mr. Fulton.

Mr. Tobin: Before we get into formal questioning.

The Chairman: But there could be questions to clarify the chronology now, and that is what we are doing right now.

Mr. Tobin: Go ahead.

The Chairman: So we have Mr. Cochrane, Mr. Tobin and Mr. Belsher to clarify. Yours was the point of order. This is to clarify the chronology.

Mr. Tobin: Well it is a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to ask who prepared the chronology that is in front of us. They will see the relevance of my point of order in one second. Who drafted this document that is now in front of us?

Ms Bloodworth: The actual document was drafted in the Minister of Transport's office. Many of the events on here came out of documents provided by the CTC.

Mr. Tobin: I guess what I am suggesting to you is, if you take us through the chronology up until January 8, 1985, based on the document that is in front of us—you put this forward as the document that you bring—you mysteriously, I submit, stop before we get into March 25, when some interesting things began to happen; reinstatement of licences, *ex gratia* payments

The Chairman: That is coming. That is part of the chronology.

[Traduction]

1984, qu'il n'est toujours pas question de la saisie, par la GRC, des dossiers de *Turn-Air*. Et cela le 13 mars 1984.

Quelle est donc l'importance, du point de vue du CTA de la saisie de ces documents comptables et de ces dossiers, et quel rapport y a-t-il avec l'affaire qui nous est présentée?

Mme Bloodworth: La GRC enquêtait en fait déjà, au sujet d'une affaire concernant des tierces parties, et leurs rapports avec *Turn-Air*. Ces tierces parties avaient été inculpées. Pour son enquête, et pour disposer d'éléments de preuve, la GRC avait saisi certains des documents de *Turn-Air*. Au moment où *Turn-Air* présente ses requêtes au comité de révision, elle invoque cette excuse pour justifier de n'avoir pu déposer les relevés et états demandés.

M. Tobin: J'invoque le Règlement. Pourrais-je poser une petite question de détail?

Le président: Oui. En fait, je voulais déjà ouvrir la période des questions et passer la parole à M. Benjamin ou à M. Fulton.

M. Tobin: Je voudrais poser ma question avant cela.

Le président: Mais nous devrions peut-être épuiser d'abord les questions concernant la chronologie, c'est ce que nous allons d'abord terminer.

M. Tobin: Alors allez-y.

Le président: J'ai donc ici M. Cochrane, M. Tobin, M. Belsher, pour des explications supplémentaires. Votre question était en fait un rappel au Règlement. Nous voulons ici en finir avec la chronologie.

M. Tobin: En fait, j'invoquais le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais savoir qui a rédigé cette chronologie qui nous est présentée. La pertinence de ce rappel au Règlement va apparaître clairement dans un instant. Qui a rédigé ce document?

Mme Bloodworth: Il vient en fait du bureau du ministre des Transports. Et certains des événements cités ont été relevés dans des documents fournis par la CCT.

M. Tobin: Ce que je veux dire ici, c'est que vous passez en revue la chronologie jusqu'au 8 janvier 1985, en vous servant de ce document que nous avons sous les yeux—et dont vous dites simplement que c'est le document que vous présentez au Comité—mais vous vous arrêtez, très mystérieusement, avant le 25 mars, date à laquelle il se passe précisément un certain nombre de choses très intéressantes; rétablissement des permis, versements «gracieux».

Le président: Nous y arrivons. Cela fait également partie de la chronologie.

[Text]

Mr. Tobin: No.

The Chairman: Not for her but from somebody else.

Mr. Tobin: Sorry!

The Chairman: I do not care. She is a very competent witness.

Mr. Tobin: Exactly!

The Chairman: I think she could do it too.

Mr. Tobin: Yes. But I would like to be walked through that part of the chronology because I submit that what happens after January 8 and beginning with March 25, while not directly an action of the ATC, was certainly taken under some advice from the ATC.

Ms Bloodworth: Mr. Tobin, let me answer that. I have specifically examined that question this week. So far as I can determine no one in the CTC was even aware that an *ex gratia* payment was being contemplated. All that was provided from the ATC to the Minister of Transport—and we are now a year ahead, we are now in 1986—was a chronology of events at the request of the Minister of Transport at the time.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, then is the witness telling us, as the rationale for not going through that part of the chronology, that counsel was not sought with respect to the decision to substitute the one-year suspension ending April 4, 1985?

The Chairman: Let her answer.

Mr. Tobin: This is important.

The Chairman: Listen, there is no mystery about this thing. Let her answer before I give the comment, which is basically on page 5.

Mr. Tobin: If the Chairman wants to respond for the witness; I would like to hear your comment too, but after the witness's.

The Chairman: Okay, she is the witness.

Mr. Tobin: That is right.

The Chairman: I think she has already answered it.

Ms Bloodworth: Mr. Tobin, so far as I can determine, as I have said, I have not been able to find anyone in the Air Transport Committee, who even knew it was going on, let alone provided advice. Now, I do not find that surprising. Indeed, this is a review of an Air Transport Committee decision and effectively a varying of it from what the Air Transport Committee decided. I would not have expected that we would be asked whether we thought our decision was right.

[Translation]

M. Tobin: Non.

Le président: Ce n'est pas exactement la témoin qui va s'en occuper, mais quelqu'un d'autre.

M. Tobin: C'est désolant!

Le président: Je n'y vois aucun inconvénient, le témoin est tout à fait compétent.

M. Tobin: Exactement!

Le président: Elle pourrait effectivement faire cette partie avec le reste.

M. Tobin: Oui. Mais j'aimerais précisément que nous passions en revue cette partie de la chronologie qui commence le 25 mars, après donc le 8 janvier, car, s'il n'y est pas question de mesures prises directement par le CTA, celui-ci n'en a certainement pas moins été consulté.

Mme Bloodworth: Permettez-moi de répondre à cela, monsieur Tobin. Je me suis, précisément, penchée sur cette question cette semaine, et, que je sache, personne à la CCT ne savait que l'on envisageait de verser une certaine somme, «à titre gracieux» à M. Turner. Tout ce que le CTA a fait, c'est de communiquer au ministre des Transports de l'époque—c'est-à-dire il y a un an, en 1986—la chronologie des événements demandée par ce dernier.

M. Tobin: Monsieur le président, cela voudrait-il dire que cette décision de substituer à la première sanction une suspension de permis de un an, soit jusqu'au 4 avril 1985, aurait été prise sans consultation préalable, et serait-ce la raison pour laquelle le témoin ne veut pas passer en revue avec nous cette partie de la chronologie?

Le président: Permettez lui de répondre.

M. Tobin: C'est une question importante.

Le président: Ecoutez-moi bien, il n'y a aucun mystère dans tout cela. Laissez M^{me} Bloodworth répondre, avant que je ne vous dise moi-même ce que j'en pense, et qui se trouve en fait à la page 5.

M. Tobin: Si le président veut répondre à la place du témoin, je trouve cela très intéressant, mais j'aimerais tout de même demander d'abord au témoin de répondre.

Le président: Très bien, laissons cette dame faire son travail de témoin.

M. Tobin: Exactement.

Le président: Je pense qu'en fait elle a déjà répondu à la question.

Mme Bloodworth: Monsieur Tobin, comme je l'ai déjà dit, je n'ai trouvé personne au Comité des transports aériens qui ait été averti au préalable de cette intention, sans parler ici d'avoir été consulté pour avis. En fait, je ne trouve pas cela surprenant. La décision finale constitue une révision de celle du Comité des transports aériens, et elle s'en écarte quelque peu. Je ne m'attends en fait pas à ce que l'on nous demande si nous sommes d'accord avec notre propre décision.

[Texte]

The Chairman: I am glad she answered it. She answered it even better than I could.

Mr. Tobin: You are not the witness, Mr. Chairman.

The Chairman: No, but we can have agreed facts, Mr. Tobin, sometimes in committees to expedite questioning. You can take it as a given and Mrs. Bloodworth has said it specifically with some explanation, that the CTC, as of this chronology as of January 8, had nothing further to do with this thing. Others may or may not have had, and that is part of the extended chronology on the following pages of the Department of Transport.

• 1010

Ms Bloodworth: Let me just clarify. What I said was that we certainly provided chronology to the Minister of Transport. I think probably to three different Ministers of Transport we have provided chronology. But, as far as the decisions were concerned, we were not involved, nor were we aware of what they were thinking.

Mr. Tobin: I wanted that on the record. Thank you.

The Chairman: Mr. Langlois.

Mr. Langlois: We are touching on a very, very important point. We are a quasi-judicial body, but in the public, and within maybe some other people who report things in the papers at some point in time, they seem to think that in everything a Minister of the Crown does he consults us even if he is acting on review of our thing.

For eight years I have been with the CTC, and I have never heard of any Minister of Transport who would ask us: I would like to see the file. Sure, that is their right. Like the Federal Court: if they are dealing with one of our cases and they want to see the file, we send them the file; if they want a chronology of events, we prepare a chronology of events. But they have never asked us: do you still think you made the right decision? It has never been asked.

Whatever decision was made, if it was right or wrong, it was a decision made completely outside of the CTC.

The Chairman: After you made your initial position?

Mr. Langlois: Oh, definitely. I mean on review.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: On a point of clarification, on May 7, when it indicates that the CTC was advised that the books were seized by the RCMP, was that talking about seized in the past and therefore not able to be filed?

Mr. Langlois: Right.

Mr. Cochrane: But they did not give you any indication that they had copies of them by that time?

[Traduction]

Le président: Voilà une réponse qui me satisfait. Je dois dire que le témoin a encore mieux répondu que je n'aurais pu le faire.

M. Tobin: Mais ce n'est pas vous le témoin, monsieur le président.

Le président: Non, mais il peut être pratique, pour gagner du temps, d'être d'accord sur les faits, monsieur Tobin. Vous pouvez prendre pour acquis, et M^{me} Bloodworth vous a donné des explications supplémentaires, que la CCT n'a plus rien à faire avec cette question à partir du 8 janvier. D'autres personnes ont peut-être eu à suivre l'affaire, c'est probable, et vous en trouverez la trace dans le reste de la chronologie du ministère des Transports.

Mme Bloodworth: Permettez-moi de préciser. Nous avons effectivement fourni une chronologie au ministre des Transports. En fait, aux trois ministres des Transports qui se sont succédés. Mais nous n'avons jamais su ce qu'ils avaient l'intention de faire, et nous n'avons jamais été consultés au moment des décisions.

M. Tobin: C'est exactement le genre de déclaration que je voulais pour le compte rendu. Merci.

Le président: Monsieur Langlois.

M. Langlois: C'est un détail très important. Nous sommes un organisme quasi judiciaire, mais l'on a tendance à croire, et notamment parmi les personnes qui écrivent dans les journaux, que les ministres n'agissent jamais sans nous consulter, même s'il s'agit de la révision d'une de nos décisions.

Depuis huit ans que je suis à la CCT, je n'ai jamais vu un ministre des Transports nous dire: «Je voudrais voir tel ou tel dossier». C'est évidemment sa prérogative. Lorsque la Cour fédérale traite une affaire nous concernant et qu'elle veut voir le dossier, nous ne lui faisons parvenir, et si elle nous demande une chronologie, nous préparons cette chronologie, comme pour le ministre. Mais celui-ci ne nous a jamais demandé si nous étions encore d'accord avec la décision que nous avions prise. La question ne nous a jamais été posée.

Qu'elle qu'ait été cette décision finale, prise à tort ou à raison, la CCT n'a pas été consultée.

Le président: Et cela après que vous avez fait connaître votre position?

M. Langlois: Absolument. On parle ici de la révision.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: J'aimerais que l'on m'explique quelque chose. A la date du 7 mai, il est indiqué que la CCT a été avertie de la saisie, par la GRC, des documents et livres; s'agit-il de quelque chose qui s'est passé bien avant, et qui expliquerait que les états n'aient pu être déposés?

M. Langlois: Oui.

M. Cochrane: Mais il n'est pas question de copies des documents?

[Text]

Ms Bloodworth: No. Well, let me look at the letter to see exactly what it said. It said that Mr. Turner was involved in this and was co-operating in some investigation of the RCMP and that Turn-Air's books were seized and are, to this date, still in possession of the said authorities.

Mr. Cochrane: They said that on the 7th—

Ms Bloodworth: It has therefore been impossible for Turn-Air to file the required annual statements. That was on May 7, 1984.

Mr. Cochrane: But the evidence shows, from the RCMP, that he got a copy of that documentation on March 19.

Ms Bloodworth: That is what our letter from the RCMP—

Mr. Cochrane: But there is no reference in the May 7 correspondence or communication that there was a copy available, by that time, to Mr. Turner.

Mr. Langlois: I think we are going to mix everything up and nobody will understand at all what is happening. I think what is happening is that the RCMP, on request by Mr. Turner, have provided him with some copies of some documents.

Mr. Cochrane: But not all of them?

Mr. Langlois: I do not know, but I presume not because we hear they seized documents from his house, his warehouse, his hangar, his office. So they must have been just like a grand piano stacked full of documents. So I presume that nobody would have the nerve to go and ask for a copy of all that was seized, but on different occasions, when Mr. Turner needed some documents for some reasons, he went to the RCMP and got copies of those documents.

Ms Bloodworth: I should say that is the information we have from the RCMP. We did not have it at the time of this May 7 letter.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: The last line of the November 26 statement talks about getting photocopies of documents seized during past investigations. Could we ask our witnesses if they have knowledge of these past investigations that are referred to?

The Chairman: Are they relevant to this particular thing? Ms Bloodworth did say there were other matters, I think. He was involved in something else that caused the seizure, really. It was not the present regulatory process that caused the seizure, as I understand it.

Ms Bloodworth: What I can do, Mr. Chairman, is read the words of the RCMP. I think that may clarify it a bit.

The Chairman: Okay.

Ms Bloodworth: I will read the paragraph. It is about four or five sentences.

[Translation]

Mme Bloodworth: Non. Permettez-moi de me reporter à cette lettre pour voir exactement ce qu'elle contient. Elle précise que M. Turner a fait l'objet d'une enquête de la GRC, que les documents de Turn-Air ont été saisis, et qu'à cette date, ils sont encore entre les mains de la GRC.

M. Cochrane: Et cela, c'est le 7. . .

Mme Bloodworth: Et de ce fait, Turn-Air n'aurait pas été en mesure de fournir les relevés annuels requis. Cela, le 7 mai 1984.

M. Cochrane: Mais d'après la GRC, M. Turner avait pu faire une copie de ces dossiers, le 19 mars.

Mme Bloodworth: C'est ce que la lettre que nous avons reçue de la GRC. . .

M. Cochrane: Mais dans le courrier, ou la communication du 7 mai, il n'est pas question de ces copies que M. Turner aurait eues en sa possession.

M. Langlois: Je crois que nous sommes en train de créer une certaine confusion, et personne ne va plus rien y comprendre. Ce qui s'est passé, je pense, c'est qu'à la requête de M. Turner, la GRC lui a fourni certaines copies de ces documents.

M. Cochrane: Mais pas de tous?

M. Langlois: Je ne sais pas, mais sans doute pas; on a saisi des dossiers chez lui, dans ses entrepôts, dans son hangar, à son bureau. Ils ont dû avoir une malle entière de documents, et je ne pense pas que qui que ce soit ait pu avoir le courage de faire une copie de chacun d'entre eux; mais lorsqu'à plusieurs reprises M. Turner a eu besoin de ces documents, il a pu se rendre à la GRC et en faire faire des copies.

Mme Bloodworth: C'est bien effectivement ce que la GRC nous dit. Mais nous n'avions toujours pas cette information au moment de la lettre du 7 mai.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Au 26 novembre, il est question, à la dernière ligne, de photocopies de documents qui auraient été saisis au cours d'enquêtes précédentes. Pourrions-nous demander aux témoins s'ils savent de quelles enquêtes il s'agit?

Le président: Est-ce que cela a un rapport avec notre affaire? D'après M^{me} Bloodworth, il s'agirait de quelque chose d'autre, M. Turner ayant fait l'objet d'enquêtes justifiant la saisie des documents. Si j'ai bien compris, ce n'est pas l'affaire dont nous débattons ici qui est à l'origine de cette saisie.

Mme Bloodworth: Ce que je peux faire, monsieur le président, c'est lire le rapport de la GRC. Cela permettra peut-être de clarifier les choses.

Le président: Très bien.

Mme Bloodworth: Je vais lire tout le paragraphe, c'est-à-dire quatre ou cinq phrases.

[Texte]

The Chairman: This is from whom—that constable?

Ms Bloodworth: This is a letter from Constable Vickers.

The Chairman: This is the Vickers referred to already?

Ms Bloodworth: Yes. He is a constable at the Yellowknife detachment.

The Chairman: Yes.

• 1015

Ms Bloodworth:

On March 19, 1984 at 10.30 a.m., Fred Turner came to the RCMP office and requested that he be allowed to get photocopies of documents which were seized. Constable Keith Wiens complied with Mr. Turner's request. There was no fee for the photocopying. The documents "were readily accessible to Mr. Turner."

Mr. Turner, who has been the subject of a number of aeronautics investigations by the RCMP over the years, has come to the detachment to get photocopies of exhibits on past investigations as well as this one. Mr. Turner's residence is approximately a mile and a half from the detachment.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, if there were a number of aeronautics investigations over the years, who are the appropriate witnesses to ask concerning these?

The Chairman: That would be Mr. Turner, I would think, unless we want to call Mr. Vickers. But let us not get into that.

Ms Bloodworth: I should note for the record, Mr. Chairman, that those may not all have involved the CTC at all. There are aeronautics—

Mr. Kilgour: A point of order, Mr. Chairman. You are a lawyer and I am a lawyer, and some of the people around the table, including Mrs. Bloodworth, are lawyers. I think Mrs. Bloodworth would agree that if that had happened in a trial, any of us defending Mr. Turner would have been up on a point of privilege. She is quoting from a Constable Vickers, who I—

The Chairman: Mr. Kilgour, we are not a court of law—

Mr. Kilgour: —to try to discredit Mr. Turner—

The Chairman: Look, we are not a court of law. This is the delicate thing we are in. You know and I know that what she said was in answer to a question. You did not object to the answer being given. Frankly—

Mr. Kilgour: Mrs. Bloodworth is a lawyer, Mr. Chairman, and she knows that when you try to quote somebody to assassinate the character of somebody without having Constable Vickers here, that is not the way she should be giving evidence—

[Traduction]

Le président: De qui émane-t-il... de l'agent?

Mme Bloodworth: Il s'agit de la lettre de M. Vickers, agent à Yellowknife.

Le président: Dont il a déjà été question tout à l'heure?

Mme Bloodworth: Oui. Il est agent à Yellowknife.

Le président: Très bien.

Mme Bloodworth:

Le 19 mars 1984, à 10h30, M. Fred Turner est venu au bureau de la GRC et a demandé qu'on lui remette des photocopies de documents qui avaient été saisis. Le constable Keith Wiens a acquiescé et a remis les photocopies sans exiger de frais. Les documents ont donc été «fournis sans difficulté à M. Turner».

M. Turner, qui avait déjà fait l'objet de nombreuses enquêtes aéronautiques de la part de la GRC est venu au détachement afin d'obtenir des photocopies de pièces utilisées lors des enquêtes précédentes et de l'enquête en cours. Le lieu de résidence de M. Turner est situé à environ un mille et demi du détachement.

M. Belsher: Monsieur le président, si l'on a déjà effectué de nombreuses enquêtes aéronautiques, qui doit-on interroger à leur sujet?

Le président: M. Turner, à mon avis, à moins qu'on ne veuille convoquer M. Vickers, mais je préférerais qu'on évite cela.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, à titre de précision, ces enquêtes n'ont peut-être pas toutes été effectuées par la Commission canadienne des transports. Il existe des enquêtes aéronautiques...

M. Kilgour: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Vous êtes avocat tout comme moi, et tout comme certaines des personnes ici présentes, y compris M^{me} Bloodworth. Or je crois que cette dernière conviendra que, si nous étions devant les tribunaux, ceux qui défendent M. Turner auraient demandé à intervenir en vertu d'une question de privilège. Elle cite les propos d'un certain constable Vickers...

Le président: Monsieur Kilgour, nous ne sommes pas devant les tribunaux...

M. Kilgour: ... afin de jeter le discrédit sur M. Turner...

Le président: Écoutez, nous ne sommes pas un tribunal ici. Nous sommes dans une situation délicate cependant, j'en conviens. Cela dit, vous et moi savons que ces propos sont une réponse à une question. Vous ne vous êtes pas opposé à ce qu'elle donne la réponse. Franchement...

M. Kilgour: M^{me} Bloodworth est avocate, monsieur le président, et elle sait fort bien que lorsqu'on cite les propos d'un tiers afin de jeter le discrédit sur quelqu'un sans que le tiers soit ici, cela n'est pas conforme à la façon dont on doit procéder...

[Text]

The Chairman: Can you point out where the assassination of the character was in what she read from a letter that I am sure is authentic, from a counsel whom I do not know, reciting certain facts that might have a greater explanation than Mr. Turner could give?

Mr. Kilgour: Then if she is going to be fair-minded, Mr. Chairman, Constable—

The Chairman: It is already in the chronology—

Mr. Kilgour: Constable Vickers, I understand, has gone on record on RCMP stationary supporting the application of a company called Edzo Air Limited to compete with Turn-Air. Mrs. Bloodworth may not know that, but I think she should at least bear that in mind when she tries to cite a constable who has shown, in a very clear way, that he is prepared to support a competitor of Turn-Air. I am surprised—

The Chairman: Mrs. Bloodworth was responding to a proper question.

Mr. Kilgour: She did not have to bring that in. She knows perfectly well she did not have to cite that particular bit of Constable Vickers' letter.

The Chairman: Mr. Kilgour, I think your suggestions about Mrs. Bloodworth assassinating the character of some person who is not here are most unreasonable and uncalled for.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, may I just say I agree fully with Mr. Kilgour that the place where this should be discussed is in a court of law, but it was not my choice to be here this morning.

The Chairman: That is right. Absolutely. I think there is a real question whether any of us should be here, quite frankly. . . let alone what I thought about what happened yesterday, with all you people parading around, going into Maz's office without an appointment and then seducing the Prime Minister as he goes to a Cabinet meeting.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, are you suggesting the Prime Minister is pretty easily seduced?

The Chairman: I said what I said. The group that were moving around yesterday are very beguiling individuals, and obviously they must have had some effect.

Mr. Fulton: The Prime Minister is not crazy. He was not seduced.

The Chairman: We now have had the chronology up to January 8. Are there any questions to clarify the chronology?

Mr. Fulton: I have questions beyond the chronology.

The Chairman: Well, then, let us get the chronology. We want the chronology. That is what we are here for. Let us have the department. . . I must say, Mrs. Bloodworth most likely could give it, but I think properly it should be

[Translation]

Le président: Pouvez-vous nous dire où et en quoi elle a essayé de jeter le discrédit sur quelqu'un en lisant une lettre d'un avocat que je ne connais pas, lettre dont l'authenticité ne fait pas de doute à mes yeux, et où certains faits sont expliqués avec plus de précision que ne pourrait en fournir M. Turner?

M. Kilgour: Monsieur le président, si elle veut vraiment se comporter de façon équitable, alors le constable. . .

Le président: Cela figure déjà dans la chronologie. . .

M. Kilgour: Je crois savoir que le constable Vickers, dans une lettre à en-tête de la GRC, s'est déjà montré favorable à la demande d'une compagnie rivale de la *Turn-Air* et qui s'appelle Edzo Air Limitée. Peut-être que M^{me} Bloodworth ignore cela, mais je pense qu'elle devrait en tenir compte lorsqu'elle cite quelqu'un qui a donné des preuves indubitables de sa volonté d'appuyer un concurrent de *Turn-Air*. Je suis étonné. . .

Le président: M^{me} Bloodworth répondait à une question valable.

M. Kilgour: Elle n'était pas obligée de mentionner cela. Elle n'ignore certainement pas qu'elle n'était pas obligée de citer cette partie de la lettre du constable Vickers.

Le président: Monsieur Kilgour, il est tout à fait déraisonnable et excessif de votre part que de prétendre que M^{me} Bloodworth cherche à entacher la réputation de quelqu'un qui n'est pas ici.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, je conviens tout à fait avec M. Kilgour que c'est devant un tribunal qu'il faudrait discuter d'une telle question, mais je n'ai pas choisi de venir ici ce matin.

Le président: C'est exact. Tout à fait. Franchement, il y a même lieu de se demander si chacun d'entre nous devrait être ici. . . sans compter ce que je pense de ce qui s'est passé hier: vous avez tous défilé, puis êtes-vous allés au bureau de Maz sans rendez-vous et enfin vous avez essayé de séduire le premier ministre au moment où il se rendait à une réunion du Cabinet.

M. Tobin: Monsieur le président, êtes-vous d'avis que le premier ministre est assez facile à séduire?

Le président: J'ai dit ce que j'ai dit. Les gens qui se trouvaient là hier étaient très rusés, et ils ont certainement dû produire un certain effet.

M. Fulton: Le premier ministre ne manque pas de jugement. Il ne s'est pas laissé séduire.

Le président: Nous disposons maintenant de la chronologie jusqu'au 8 janvier. Y a-t-il des questions là-dessus?

M. Fulton: J'ai des questions sur autre chose que la chronologie.

Le président: Eh bien, obtenons la chronologie. Nous voulons la chronologie. C'est pour cela que nous sommes ici. M^{me} Bloodworth est la mieux placée pour nous la fournir, mais c'est probablement au ministère des

[Texte]

the Department of Transport, unless members want Mrs. Bloodworth just to continue with—

Mr. Benjamin: You are referring to the last two pages.

The Chairman: Yes, unless members want to have the witnesses here to continue the chronology. I mean, again, in a court of law this would not be correct, because they are not directly involved. But they have general knowledge of what happened. I think it would help that they give it, or else that the Department of Transport people give what really. . . because obviously the questions are going to involve the Department of Transport or the CTC or both. But just to get the chronology before. . .

What do you want? I am in your hands.

Mr. Benjamin: From March 25, 1985 on—that is the Minister's office, in the department's chronology.

The Chairman: It really should be the Department of Transport.

Mr. Benjamin: All of this is public documents anyway.

The Chairman: That is right.

Mr. Benjamin: I think all of us have, or some of us, at least, have, documentation on each one of these items.

• 1020

The Chairman: That is right.

Ms Bloodworth, would you just run through the highlights, if you feel competent to do that. I think you are, but I mean legally, in a court of law you would not. I understand that.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, I should just say that in all of the chronology I have referred to already, I think I am correct in saying the only documents that would not normally have been public documents that I have referred to, are the staff reports of the CTC. Those would not normally be public, but they are in the chronology and they are certainly available to anyone who wants to see them. I think all of the other documents would be on public files at the CTC as a core.

I can read from the chronology on pages 6 and 7, but again, I have no personal knowledge of any of those events.

The Chairman: No, and you cannot really answer the questions that are going to arise therefrom, can you?

Ms Bloodworth: I guess that would be speculating. As to the questions, I suspect there will be many I cannot.

[Traduction]

Transports qu'il revient de faire cela, à moins que les membres veuillent que M^{me} Bloodworth poursuive. . .

M. Benjamin: Vous vous reportez ici aux deux dernières pages.

Le président: Oui, à moins que les membres veuillent que les témoins poursuivent la chronologie. Encore une fois, devant un tribunal, une telle façon de procéder ne serait pas appropriée car ces personnes ne sont pas directement intéressées. Il n'empêche qu'ils ont une idée générale de ce qui s'est passé. Il me paraît donc utile qu'elles nous communiquent cela, ou bien que le ministère des Transports nous fournisse. . . Il ne fait aucun doute que les questions engageront le ministère des Transports ou la Commission canadienne des transports, ou même les deux. Cela dit, retournons auparavant à la chronologie. . .

Que voulez-vous? Je m'en remets à votre décision.

M. Benjamin: Retournons à la chronologie du ministère, plus précisément au 25 mars 1985, où l'on se retrouve dans le bureau du ministre.

Le président: Il faudrait préciser qu'il s'agit du ministère des Transports.

M. Benjamin: De toute façon, ces documents sont tous publics.

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Je crois que nous avons tous des documents sur chacune de ces questions, tout au moins certains d'entre nous.

Le président: C'est exact.

Madame Bloodworth, auriez-vous l'obligeance de parcourir les points saillants de cette chronologie, si vous êtes en mesure de le faire. J'en suis persuadé, mais j'entends par là que, sur le plan juridique, devant un tribunal, ce ne serait pas possible.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, je dirai seulement que, dans toute la chronologie que j'ai déjà présentée, à mon avis, les seuls documents qui n'auraient pas été divulgués au public sont les rapports des employés de la Commission canadienne des transports. En règle générale, de tels documents ne sont pas divulgués, mais ils figurent dans la chronologie et sont certainement disponibles pour quiconque veut les consulter. Tous les autres feraient partie des documents publics de la Commission canadienne des transports.

Je puis lire les pages 6 et 7 de la chronologie mais, encore une fois, je n'ai aucune connaissance directe des événements évoqués.

Le président: Non, et en ce cas, vous ne pouvez pas vraiment répondre aux questions que susciteront ces documents?

Mme Bloodworth: C'est une hypothèse. Cela dit, je crois que je ne pourrai pas répondre à certaines des questions.

[Text]

The Chairman: The chronology is part of the record. The motion has the whole chronology as part of the record and perhaps members, rather than just have Ms Bloodworth read out the last two pages, should perhaps start in on the questions and if it involves the Department of Transport, some of the officials are here. I think the questions can be. . . Anyway, let us find out.

Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman.

Let us go to the process under which Mr. Turner's documents were seized. I take it that this was a CTC investigation, that the RCMP did not themselves trigger a criminal investigation in relation to the competitor, Mr. Turner. Was it not a CTC investigation regarding the unlicensed carrier and the charges in relation to that were under the Aeronautics Act?

Ms Bloodworth: It was not a CTC investigation, Mr. Fulton. But you are quite correct. I believe the CTC may well have brought that to the attention of the RCMP. The RCMP conduct the investigation as any police force would. When they need our help, they call on us. But we are not involved directly in the investigation.

Mr. Fulton: So what triggered the seizure of Mr. Turner's documents? Was it a CTC request or was it an RCMP request?

Ms Bloodworth: The RCMP, in the course of their investigation, decided they needed that as evidence in their investigation.

Mr. Fulton: That is right. Who triggered the investigation?

Ms Bloodworth: I gather that a CTC investigator saw an ad in the paper by an unlicensed carrier and referred that to the RCMP.

Mr. Fulton: So as the RCMP were investigating the unlicensed carrier, they went a little bit further and decided that in order to further the prosecution in relation to the unlicensed carrier, they seized Mr. Turner's documents.

Ms Bloodworth: I do not think that is quite a correct characterization. The unlicensed carrier was operating in connection with Mr. Turner's operation, so there was a closer connection than you just suggest by your—

The Chairman: Would you explain what you just said there? And then Mr. Cochrane on a point of order.

Ms Bloodworth: I am reluctant to get into it too much. We are dealing with a procedure. There is a judgment and perhaps I should just provide you with a copy of the judgment. There was a judge who looked at that matter

[Translation]

Le président: En vertu d'une motion, la chronologie dans son entier sera annexée au procès-verbal. En conséquence, plutôt que de demander à M^{me} Bloodworth de lire les deux dernières pages, on devrait peut-être commencer à poser des questions. S'il y en a qui portent sur le ministère des Transports, certains hauts fonctionnaires sont ici présents. Je pense que les questions peuvent être. . . Quoi qu'il en soit, commençons.

Monsieur Fulton.

M. Fulton: Merci, monsieur le président.

Reportons-nous au processus en vertu duquel les documents de M. Turner ont été saisis. Je crois savoir qu'il s'agit d'une enquête de la CCT, et que la GRC n'a pas déclenché elle-même d'enquête criminelle au sujet du concurrent, M. Turner. Ne s'agissait-il pas d'une enquête de la CCT portant sur un transporteur sans permis d'exploitation, et est-ce que les accusations alors portées ne relevaient pas de la Loi sur l'aéronautique?

Mme Bloodworth: Il ne s'agissait pas d'une enquête de la CCT, monsieur Fulton. Toutefois, vous avez tout de même raison. Il se peut que la CCT ait attiré l'attention de la GRC là-dessus. Cette dernière effectue une enquête de la même façon que n'importe quel autre corps policier. Lorsqu'elle a besoin de notre aide cependant, elle s'adresse à nous, même si nous n'avons pas de responsabilité directe en ce qui concerne l'enquête même.

M. Fulton: Donc, qu'est-ce qui a déclenché la saisie des documents de M. Turner? S'agit-il d'une demande de la CCT ou de la GRC?

Mme Bloodworth: Au cours de l'enquête, la GRC est arrivée à la conclusion qu'elle avait besoin de ces pièces dans son dossier pour effectuer son travail.

M. Fulton: C'est exact. Qui a déclenché l'enquête?

Mme Bloodworth: Je crois que l'enquêteur de la CCT a remarqué dans le journal une annonce qu'avait fait paraître un transporteur sans permis et a attiré l'attention de la GRC là-dessus.

M. Fulton: En conséquence, pendant que la GRC enquêtait sur le transporteur sans permis, elle est allée un peu plus loin et a estimé que, pour faire avancer le dossier de la Couronne relativement à ce même transporteur, il lui fallait les documents de M. Turner, et elle les a donc saisis.

Mme Bloodworth: Je ne crois pas que cela soit tout à fait juste. Le transporteur sans permis avait des liens avec l'entreprise de M. Turner, qui était d'ailleurs beaucoup plus étroits que ne le laissent entendre vos propos. . .

Le président: Pouvez-vous expliquer cela? Puis la parole est à M. Cochrane qui invoque le Règlement.

Mme Bloodworth: J'hésite quelque peu à m'aventurer plus avant. Il s'agit ici d'une procédure. Il y a un jugement, et je devrais donc peut-être me contenter de vous fournir copie de ce dernier. Un juge s'est penché sur

[Texte]

and decided. I do not want to comment on those court proceedings. I am just suggesting that Mr.—

The Chairman: No, no. Did you say there is a judgment?

Ms Bloodworth: Yes.

The Chairman: Then do not comment on those court proceedings. There is a judgment that has a public record.

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Where is it and what is the name of it?

Ms Bloodworth: I have copies here.

The Chairman: Would you circulate it? Have you enough copies for members?

Ms Bloodworth: I believe so.

The Chairman: Would you circulate that then?

Mr. Fulton: It is correct then, though, that the seizure of Mr. Turner's documents were in relation to the unlicensed carrier, not in relation to Mr. Turner's operations.

Ms Bloodworth: No, that is not correct, Mr. Fulton.

The Chairman: I know you do not intend to, but we have heard and she may be giving evidence somewhere else, another time. These things have to be right factual.

Mr. Fulton: Okay. Once the documents were seized and they were at the RCMP detachment in Yellowknife, was there anything prohibiting the CTC from accessing those documents?

Ms Bloodworth: I have attempted to find that out. We are not at all sure of that, that the RCMP would have been prepared to give us access to somebody else's business documents. I do not know because we did not try, nor would we normally try to get access to those records. So I cannot honestly answer your question. I do not know whether they would have given access to us to someone else's property.

Mr. Fulton: To your knowledge in other cases, where documents have been seized, has the CTC made itself available to those documents?

The Chairman: What is that?

Mr. Fulton: In other cases, where... What I am pursuing is whether or not in other cases, not just the Turn-Air case, but in other cases where documents have been seized and they are in the possession of the courts or the RCMP, has the CTC gone in and made those documents available to itself?

The Chairman: Well, Ms Bloodworth... I do not know.

[Traduction]

la question et a tranché. Je ne veux pas me prononcer sur les procédures juridiques. Tout ce que je dis, c'est que. . .

Le président: Non, non. Avez-vous dit qu'il y a eu jugement?

Mme Bloodworth: Oui.

Le président: En ce cas, ne vous prononcez pas sur ce qui s'est passé devant le tribunal. Le jugement est dans le domaine public.

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le président.

Le président: Où se trouve-t-il et quel titre porte-t-il?

Mme Bloodworth: J'en ai des copies ici.

Le président: Pouvez-vous les faire distribuer? Avez-vous suffisamment de copies pour nos membres?

Mme Bloodworth: Je le crois.

Le président: Auriez-vous l'obligeance de les distribuer?

M. Fulton: Il est donc juste de dire que la saisie des documents de M. Turner est liée à la question du transporteur sans permis et non aux activités de M. Turner.

Mme Bloodworth: Non, ce n'est pas cela, monsieur Fulton.

Le président: Je sais que telle n'est pas votre intention, mais nous avons entendu ses propos, et il se peut qu'elle témoigne ailleurs ultérieurement. Il faut que l'on ait une connaissance juste des faits.

M. Fulton: Bien. Une fois que les documents ont été saisis et qu'ils se trouvaient entre les mains du détachement de la GRC de Yellowknife, la CCT pouvait-elle y avoir accès sans obstacles?

Mme Bloodworth: J'ai essayé de le savoir. Nous ne sommes pas sûr que la GRC était disposée à permettre à un tiers d'avoir accès aux documents saisis qui portaient sur les activités commerciales de quelqu'un. Je l'ignore, parce que nous n'avons pas essayé de le faire nous-mêmes, mais de toute façon, en règle générale, nous n'essaierions pas d'avoir accès à de tels documents. Je ne puis donc vraiment répondre à votre question. Je ne sais pas si on nous aurait permis de consulter des documents relatifs aux avoirs de quelqu'un d'autre.

M. Fulton: Dans d'autres cas, lorsqu'il y a eu saisie de documents, est-ce que la Commission canadienne des transports a pu y avoir accès, à votre connaissance?

Le président: Que dites-vous?

M. Fulton: Dans d'autres cas, où... Ce que j'aimerais savoir, c'est si dans d'autres cas, à part celui de l'entreprise *Turn-Air*, lorsqu'il y a eu saisie de documents et que ces derniers sont entre les mains des tribunaux ou de la GRC, est-ce que la CCT a pu y avoir accès?

Le président: Eh bien, madame Bloodworth... je ne sais pas.

[Text]

[Translation]

• 1025

Ms Bloodworth: We cannot answer that one way or the other. We do not think so; we are not aware of it. It is certainly not a normal practice. I am afraid I just cannot answer your question, Mr. Fulton. I do not know whether they would have allowed us to look at them or not.

Mr. Fulton: Can you explain to the committee why Turn-Air's documents have not yet been released?

Ms Bloodworth: No, I cannot. You will have to ask the RCMP.

Mr. Fulton: In that year of 1984, how many operators would have been in arrears of filing documents?

Mr. Langlois: Lots.

Mr. Fulton: Would most of them have gone through a similar suspension process as Mr. Turner?

Mr. Langlois: Absolutely. In 1983 there were 220.

Mr. Benjamin: Were any cancelled?

Mr. Langlois: Six.

The Chairman: Gentlemen, it is on page 2 of the statement of the Minister. That is part of the record.

Mr. Fulton: Of those who had their licences suspended in this way, or cancelled in this way, how many of them were in active business?

Mr. Langlois: I do not think we know that off the bat. We could look at it.

Ms Bloodworth: I should say, Mr. Fulton, because there are letters from the Aviation Statistics Centre, then a show-cause letter from the ATC, and then a show-cause order, normally people, even ones who get a show-cause letter, comply. It is not usual, by the figures that have been given, that they would actually go so far as cancelling. I suspect we would find that in most cases the ones that go so far as being cancelled are not in operation, because people care about their licence and take steps to have it reinstated.

Mr. Fulton: In the chronology, is there some reason why there is no mention of the many conversations that occurred between CTC officials and Mr. Turner in preparation of their case against the unlicensed carrier?

Ms Bloodworth: I am not sure what you are referring to.

Mr. Fulton: While the case was being prepared against the unlicensed carrier, it is my understanding that CTC officials had discussions with Mr. Turner in preparation of the case against the unlicensed carrier, because, in fact, did he not appear as a witness for the CTC against the unlicensed carrier?

Mme Bloodworth: Il est impossible de répondre à cette question dans un sens ou dans l'autre. Nous ne le pensons pas, mais nous ne sommes pas au courant. Quoi qu'il en soit, une telle initiative s'écarterait des règles générales. Je crains de ne pouvoir répondre à votre question, monsieur Fulton. J'ignore si l'autorisation nous aurait été donnée de consulter les documents.

M. Fulton: Pouvez-vous dire au Comité pourquoi les documents de *Turn-Air* n'ont pas encore été divulgués?

Mme Bloodworth: Non, je ne suis pas en mesure de faire cela. Il faudra que vous vous adressiez à la GRC.

M. Fulton: En 1984, combien de transporteurs n'avaient pas déposé leurs documents?

M. Langlois: Ils étaient nombreux.

M. Fulton: Est-ce la plupart d'entre eux ont fait l'objet des mêmes mesures de suspension que M. Turner?

M. Langlois: Tout à fait. En 1983, il y en a eu 220.

M. Benjamin: Y a-t-il eu aussi des révocations?

M. Langlois: Six.

Le président: Messieurs, cela figure à la page 2 de la déclaration du ministre. Cela fait donc partie des documents annexés au procès-verbal.

M. Fulton: Sur ceux dont le permis a été suspendu ou révoqué de la sorte, combien étaient actifs?

M. Langlois: Je ne le sais pas. Il faudrait que nous consultations des documents.

Mme Bloodworth: Monsieur Fulton, comme il y a les lettres de l'*Aviation Statistics Centre* (Centre des statistiques aéronautiques) puis la lettre de justification du Conseil du transport aérien, puis l'ordonnance, en général, les gens, même ceux qui reçoivent une lettre de justification, obtempèrent. À en juger d'après les statistiques disponibles, il arrive assez rarement qu'on révoque un permis. Lorsque tel est le cas, en général, ceux qui perdent leur permis ne sont déjà plus en activité, car ceux qui y tiennent prennent les mesures nécessaires pour se le faire octroyer de nouveau.

M. Fulton: Dans la chronologie, explique-t-on pourquoi nulle mention n'est faite des nombreuses conversations qui ont eu lieu entre les hauts fonctionnaires de la Commission canadienne des transports et M. Turner, lorsqu'ils préparaient leur dossier contre le transporteur sans permis?

Mme Bloodworth: Je ne vois pas vraiment ce à quoi vous faites allusion ici.

M. Fulton: Pendant qu'on préparait les procédures juridiques contre le transporteur qui n'avait pas de permis, je crois savoir que les hauts fonctionnaires de la Commission canadienne des transports ont discuté avec M. Turner à cette fin, car ce dernier a été témoin à charge pour la CCT et contre le transporteur, n'est-ce pas?

[Texte]

Ms Bloodworth: He appeared as a witness for the Crown. That is not a CTC prosecution. The Department of Justice handles that. Now, it certainly is true our enforcement people may very well have been involved, so there may have been discussions. I cannot answer that question. It would likely have been the enforcement officer of the CTC out of Edmonton who would have been involved in that.

Mr. Benjamin: Who requested the prosecution?

Ms Bloodworth: We do not request a prosecution, Mr. Benjamin. We refer a matter to the RCMP. It is between the police and the Department of Justice who prosecute. They make the decision as to whether there is sufficient evidence to prosecute, and then, when they do prosecute, they conduct it. Now, we certainly assist in it. Obviously, they want our input. But the decision to prosecute is not ours.

Mr. Fulton: One of the things we heard on Tuesday from the president of the pilots association is there are many situations, particularly with small northern operators, whereby they are so busy doing medivacs, flying equipment, and doing all kinds of things because of the limited window of the majority of their operations, that they simply do not get a lot of these documents filed on time, and so on. What we are wondering, and I think all members of this committee are legitimately wondering, why was such strong action taken against Mr. Turner, particularly knowing that his documents were seized, knowing that he was appearing as a witness, that CTC people were dealing with Mr. Turner? Surely in that kind of a situation the CTC could have made themselves, made the CTC, available to those documents to meet the requirements of the Aeronautics Act.

Ms Bloodworth: Mr. Fulton, I think you are touching on the very issue that some judge may well be called upon to decide. All I can say in regard to that is we have given the figures that show this is not a case of Turn-Air being treated in some way that no other carrier has ever been treated. Two hundred and twenty of those letters were issued. I have figures for 1987 which show that it continues to exist. The actual cancellation took place 12 months after Mr. Turner was in default of filing statistics.

The Chairman: How does that compare to the other six? Do you go one year, two years, three years, or four years, or do you—

Ms Bloodworth: The same general process is followed. I cannot tell you it is followed to a T in every single case; I do not know that. There are attempts made by the Aviation Statistics Centre, which is the gatherer of these statistics, to get the statistics. If they are unsuccessful in doing that, they refer the matter to the Air Transport

[Traduction]

Mme Bloodworth: Il a comparu en justice pour le procureur de la Couronne. Cependant, l'initiative de cette poursuite ne revient pas à la Commission canadienne des transports mais bien au ministère de la Justice. Cela dit, il se peut bien que nos effectifs chargés de la surveillance de la mise en oeuvre des règlements aient participé au dossier, et il y a donc peut-être eu des discussions. Je ne puis toutefois répondre à la question. Si tel est le cas, il est probable que c'est l'agent de surveillance de la CCT d'Edmonton qui aura participé aux discussions.

M. Benjamin: Qui a demandé qu'il y ait poursuite?

Mme Bloodworth: Nous ne demandons pas qu'il y ait poursuite, monsieur Benjamin. Nous renvoyons la question à la GRC. La décision revient donc à la police et au ministère de la Justice. C'est à eux de voir s'il y a suffisamment de preuves pour justifier une action en justice et, si telle est leur conclusion, ils en prennent donc l'initiative. Nous allons certainement fournir notre soutien, cependant, car on voudra certainement notre collaboration. Toutefois, ce n'est pas à nous qu'il revient de décider de lancer une poursuite.

M. Fulton: Mardi, l'une des choses que nous a dites le président de l'Association des pilotes, c'est que, dans bon nombre de situations, particulièrement pour les petits transporteurs des régions du Nord, les gens sont tellement occupés à procéder aux évacuations d'urgence des malades, à transporter du matériel et à faire toutes sortes de choses de ce genre, en raison du peu de moyens de transport dont dispose la population, que les transporteurs n'ont tout simplement pas le temps d'envoyer leurs documents à temps, et le reste. Ce que tous les membres du Comité se demandent donc, et à juste titre, c'est pourquoi on a pris des mesures aussi draconiennes contre M. Turner, surtout compte tenu du fait que ses documents avaient été saisis, qu'il avait comparu devant les tribunaux et que les gens de la CCT traitaient avec lui. Il me semble que, dans une telle situation, la CCT aurait pu avoir accès aux documents afin de se conformer aux exigences de la Loi sur l'aéronautique.

Mme Bloodworth: Monsieur Fulton, vous abordez là la question même qu'on demandera peut-être à un juge de trancher. Tout ce que je peux dire, c'est que nous disposons de données qui établissent que la société Turner n'a pas été traitée différemment d'autres transporteurs. Deux cent vingt de ces lettres ont été envoyées. J'ai aussi en main les chiffres de 1987 indiquant que cette pratique est toujours courante. La révocation a eu lieu 12 mois après qu'on ait établi que M. Turner avait négligé de fournir ces statistiques.

Le président: Comment cette situation se compare-t-elle à celle des six autres? Est-ce que vous attendez un an, deux ans, trois ans ou quatre ans, ou est-ce que . . .

Mme Bloodworth: On suit les mêmes procédures. Je ne puis vous dire si, dans chaque cas, on est aussi méticuleux cependant, car je ne le sais pas. Cela dit, le Centre des statistiques de l'aviation est chargé de recueillir ces données. S'il réussit à le faire, il renvoie la question au Comité du transport aérien, car c'est de ce dernier que

[Text]

Committee, because the statistics are gathered under the Air Transport Committee regulations. There is, first of all, a show-cause letter issued, which gives a carrier a certain period of time to comply. And following that, if there is not compliance, there is a show-cause order. That is the normal administrative procedure.

• 1030

I cannot tell you that exactly the same procedure is followed in every case. I just do not know that. That is the normal procedure.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: In looking through this judgment we have been handed that was given down on October 24, 1984, in the paragraph near the top of page 2 it says

In this case, Turn-Air Ltd. was a duly licensed air carrier holding a Class 4 license in aircraft weight groups A, B & C. Class 4 is the broadest category of general commercial license. For a number of reasons not important to this case, the enterprise was floundering.

An hon. member: Where is that found?

Mr. Belsher: In the court case document.

An hon. member: In the judgment.

Mr. Belsher: As I have been listening, and reading in the newspapers, and so on, we have been led to believe that Turn-Air's problems were because the documents had been seized. Yet here is a judge making this observation: he says that it is not germane to the case there, yet he puts it in his judgment that the—

The Chairman: If you are going to put a question to Ms Bloodworth on the judgment, that is not going to be too allowable by the Chair. Obviously, that type of thing could be explored if Mr. Turner appears before us.

Mr. Belsher: Okay. I withdraw the question then.

The Chairman: In that sense, I think it could be very relevant; but she is not the witness to give the evidence.

Mr. Langlois: I am not either.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Did the CTC ever get the documents you were initially requesting?

Mr. Langlois: No.

Ms Bloodworth: No.

Mr. Cochrane: So, in all the correspondence and the appeal and so on, the documents were never filed?

Mr. Langlois: Right. They were never filed.

[Translation]

relève cette activité. On envoie d'abord une lettre de justification, qui accorde un certain temps au transporteur pour se conformer aux exigences. À la suite de cela, si le transporteur n'obtempère pas, on émet une ordonnance avec motifs à l'appui. C'est ainsi qu'on procède normalement.

Je ne puis vous dire qu'on procède tout à fait de la même façon dans chaque cas car je ne le sais tout simplement pas. Il n'empêche que c'est la procédure normalement suivie.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Lorsqu'on se reporte au jugement prononcé le 24 octobre 1984, au sommet de la page 2, on peut lire ce qui suit:

En l'occurrence, la société Turn-Air Limitée était un transporteur aérien titulaire d'une licence obtenue de façon conforme, de catégorie 4, c'est-à-dire qui correspond au groupe de poids A, B et C. La catégorie 4 est la plus vaste des licences commerciales générales. Pour certaines raisons étrangères à cette cause, l'entreprise était en train de périliter.

Une voix: Où est-ce qu'on trouve cela?

M. Belsher: Dans le document de la cause présentée devant les tribunaux.

Une voix: Dans le jugement.

M. Belsher: D'après ce que j'ai entendu et que j'ai lu dans les journaux, et tout le reste, on nous a fait croire que les problèmes de la société *Turn-Air* tenaient au fait que les documents avaient été saisis. Cependant, le juge affirme que les raisons des problèmes de cette entreprise n'avaient rien à voir avec la cause présentée devant les tribunaux; malgré cela, il précise dans son jugement que le...

Le président: Si vous avez l'intention d'interroger M^{me} Bloodworth sur le jugement, le président ne vous le permettra pas. Bien entendu, on pourrait poser de telles questions si M. Turner était ici.

M. Belsher: Bien. Je retire donc ma question.

Le président: En ce sens, elle peut être très pertinente; mais ça n'est pas elle qui doit témoigner là-dessus.

M. Langlois: Moi non plus.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Est-ce que la CCT a obtenu les documents que vous avez demandés au début?

M. Langlois: Non.

Mme Bloodworth: Non.

M. Cochrane: Dans ce cas, malgré toute la correspondance échangée, l'appel et le reste, les documents n'ont jamais été fournis?

M. Langlois: C'est exact, ils n'ont jamais été fournis.

[Texte]

Mr. Cochrane: In light of what the court document says, do you suspect—and I guess you can answer if you choose—that they were not operating in the period in compliance with the licence?

Ms Bloodworth: I suggest that perhaps members can draw their own conclusions.

Mr. Cochrane: Okay.

Ms Bloodworth: I am reluctant to comment on that because we are going to be before a judge—

Mr. Cochrane: Yes.

The Chairman: You cannot answer it correctly.

Ms Bloodworth: —and I do not know. From personal knowledge, I do not know what Mr. Turner's situation is.

Mr. Cochrane: Okay. Then I will just draw my own conclusion, I guess—or someone else will tell me very quickly.

The indications are, or it has been suggested, or it seems to come across, that the data you were looking for in these statements was very trivial, but I understand that it is not. It really has to do with the amount of service being provided in order to comply with the licence which prevents someone else from coming into that particular market and so on. Is that the case?

Mr. Langlois: That is exactly the case.

Mr. Cochrane: That is the information you want? It is not to know how much fuel has been consumed necessarily for that purpose, but to find out whether or not that particular operator has been fulfilling the requirements of that licence? It has never been proven to us yet, because you have not gotten the documents yet?

Ms Bloodworth: The two types of statistics were revenue flying hours, which basically are how many hours an operator has been flying and been paid for, and the size of the fleet.

The statistics are maintained just for that purpose. When we have applications for licences, obviously one of the questions is whether a market can bear another carrier. That is what the use of those statistics will be from our perspective.

Mr. Cochrane: Okay. Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Would you provide us with copies of the forms—

Ms Bloodworth: Certainly.

Mr. Benjamin: —they to have submit; when they have to be submitted; how many statistical reports are required? I understand there are not only the number of hours flown and what not, but there are fuel consumption, maintenance reports. . . A series of reports are required, are they not?

[Traduction]

M. Cochrane: Répondez si vous le voulez, mais à la lumière du document du tribunal, croyez-vous que l'entreprise ne se conformait pas aux exigences du permis pendant cette période?

Mme Bloodworth: Je crois que les membres pourront probablement tirer leurs propres conclusions.

M. Cochrane: Bien.

Mme Bloodworth: J'hésite à me prononcer là-dessus étant donné qu'un juge en sera saisi. . .

M. Cochrane: Oui.

Le président: Vous ne pouvez y répondre correctement.

Mme Bloodworth: . . . et que je ne sais pas. Personnellement, j'ignore quelle est la situation de M. Turner.

M. Cochrane: Bien. Je me contenterai donc de tirer ma propre conclusion, à moins que quelqu'un ne me renseigne très rapidement.

On semble avoir dit que les données que vous cherchiez dans ces déclarations étaient très banales, mais elles ne le sont pas à mes yeux. Il s'agit vraiment des services fournis pour se conformer aux exigences du permis et qui empêchent quelqu'un d'autre d'occuper le même marché, et le reste. C'est bien cela?

M. Langlois: Tout à fait.

M. Cochrane: Ce sont les renseignements que vous voulez? Il ne s'agit pas de savoir quelle quantité de carburant a été consommée à cette fin, mais bien de découvrir si le transporteur s'est conformé aux exigences du permis? Or c'est bien cela qui n'a pas encore été prouvé puisque vous n'avez pas encore eu accès aux documents?

Mme Bloodworth: Les deux types de données portaient sur le nombre d'heures de vol payantes, ce qui veut dire le nombre d'heures de vol pour lesquelles le transporteur reçoit un paiement, et sur le nombre de ses appareils.

C'est précisément à de telles fins que l'on recueille des statistiques. Dans les cas de demandes de permis, il ne fait aucun doute que l'une des questions est de savoir si le marché peut accueillir un autre transporteur. C'est à cette fin qu'on utilisera les données d'après nous.

M. Cochrane: Bien. Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous fournir des copies des formules. . .

Mme Bloodworth: Certainement.

M. Benjamin: . . . que doivent fournir les requérants; nous préciser aussi quand elles doivent être remises et combien de rapports statistiques il faut envoyer? Je crois savoir qu'on ne tient pas seulement compte du nombre d'heures de vol et de ce genre de choses, mais qu'il faut aussi examiner la consommation du carburant, les

[Text]

Ms Bloodworth: Yes, Mr. Benjamin. I was only referring to the two statements of which Mr. Turner was found to be in default. There are other forms, and we can certainly provide you with a copy of the statistics he was required to file and, indeed, the timing in which he has to do it.

Mr. Benjamin: So some of the reports he was required to file he did file?

Mr. Langlois: Up to a time, yes.

Mr. Benjamin: There were some statistical reports he did not get filed, but there are reports he did file? He was not delinquent on all the reports he is required to file? He was not late with all of them? There were some he did file?

Ms Bloodworth: I honestly cannot answer that, Mr. Benjamin. Perhaps Mr. Marko can.

The Chairman: Mr. Marko.

Mr. John Marko (Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): The times various statements have to be filed are different. Some statements are due at the end of each quarter. Some statements are annual.

• 1035

By the time 1983 was over, there was no question of going after Turn-Air on the annual statement because Turn-Air by that time was delinquent in respect of the quarterly statement. So my assumption is that no statements were filed by Turn-Air, but we will check this.

The Chairman: I would be interested—along with Mr. Cochrane's question—going back to the chronology, what is the effect...? I mean again whether these are trivial statements, substantive statements, and documents required, the suspension was on September 8 because there was not a chief pilot, and then a final cancellation occurred on April 4, 1984. The suspension was from September 8, 1983 and then finally in view of everything else and the totality of the situation, I gather, the licence was cancelled on April 4, 1984. What is the effect of that suspension about not having a chief pilot? Would you just interpret that for the committee and for me?

Ms Bloodworth: Let me just make it clear that the suspension of the operating certificate would have had nothing to do with the Canadian Transport Commission. That would have been the Department of Transport.

The Chairman: Okay but you know. Why did they do it?

Ms Bloodworth: Well I can read the chronology. That is all I know about why they did it. I can say that a commercial air service requires an operating certificate in order to operate an air service. I know that, but I do not know why the operating certificate was suspended. I cannot comment on that.

[Translation]

rapports d'entretien. . . Enfin, on exige toute une série de rapports, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur Benjamin. Je faisais allusion ici uniquement aux deux déclarations que M. Turner n'a pas fournies. Il existe bien sûr d'autres formules, et nous pouvons certainement vous fournir copie des données qu'il devait remettre, et même vous préciser la date d'échéance.

M. Benjamin: Il a donc fourni certains des rapports qu'il était tenu d'envoyer?

M. Langlois: Jusqu'à un certain moment, oui.

M. Benjamin: Il n'a pas fourni certains rapports statistiques mais il y en a qu'il a envoyés? Il n'a pas contrevenu à toutes les exigences, n'est-ce pas? Il n'a pas toujours été en retard? Il y a bien certains rapports qu'il a déposés?

Mme Bloodworth: Je ne puis vraiment vous répondre, monsieur Benjamin. Peut-être M. Marko peut-il le faire.

Le président: Monsieur Marko.

M. John Marko (directeur exécutif, Comité du transport aérien, Commission canadienne des transports): Les dates d'échéance des divers rapports varient. Dans certains cas, il faut envoyer certains documents à la fin de chaque trimestre tandis que, dans d'autres, il faut les fournir seulement une fois par année.

À la fin de 1983, il n'était pas question de poursuivre *Turn-Air* au sujet du document annuel, parce que *Turn-Air* négligerait déjà de fournir les déclarations trimestrielles. Je suppose donc que *Turn-Air* n'a fourni aucun document, mais nous vérifierons cela.

Le président: Suite à la question de M. Cochrane, et pour revenir à la chronologie, quel est le résultat...? J'entends par là, qu'il se soit agi de documents d'importance minime ou, au contraire, primordiale, la suspension est entrée en vigueur le 8 septembre parce qu'il n'y avait pas de chef pilote, et le permis a été révoqué le 4 avril 1984. La suspension a commencé le 8 septembre 1983, et en raison de la situation globale, je suppose, le permis a été révoqué le 4 avril 1984. Or, quelles ont été les répercussions de la suspension imposée parce qu'il n'y avait pas de chef pilote? Pouvez-vous nous expliquer cela?

Mme Bloodworth: J'aimerais préciser que la suspension du permis d'exploitation n'a rien à voir avec la Commission canadienne des transports. C'est le ministère des Transports qui prend de telles décisions.

Le président: Bien, mais vous êtes au courant. Pourquoi le ministère a-t-il pris une telle initiative?

Mme Bloodworth: Eh bien, je puis lire la chronologie, car c'est tout ce que je sais de cela. J'ajouterai que l'exploitation d'un service commercial aérien exige qu'on détienne un permis d'exploitation. Ça je le sais, mais je ne sais pas pourquoi le permis a été suspendu. Je ne puis donc faire de remarques.

[Texte]

The Chairman: Is it safety or is it economic or administrative or should we wait and ask the Department of Transport?

Ms Bloodworth: I suggest you ask the Department of Transport.

The Chairman: Okay. Yes.

Any further questions here before we get to the Department of Transport? Mr. Kilgour. Very short.

Mr. Kilgour: How short is short, Mr. Chairman?

The Chairman: Well that depends upon your questions, Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Well, Ms Bloodworth, you indicated at the outset that the documents had been seized other than with respect to what I will call the *Spur Aviation* matter. I have a copy of a warrant to search which was served on Mr. Turner, which seems to me, as a former Crown attorney, indicates pretty clearly that the warrant to search was for precisely that and for that reason only; that the several boxes of documents which were seized by, I guess, Constable Vickers or someone at the RCMP, did it. Would that surprise you?

Ms Bloodworth: I do not think I ever said that, Mr. Kilgour. If I did I am sorry if I mislead you. I was responding to a question that Mr. Fulton asked whether it was solely in relation. . . the only thing it had to do with, this seizure, was with somebody else's business, and I was saying that it was not that clear cut because *Turn-Air's* business was involved with this other business. I was not meaning to refer to the court case. Indeed it is clear from the public record that Mr. Turner was never charged and *Turn-Air* was never charged. So I am sorry if you took. . .

Mr. Kilgour: So you can accept the view that all the documents—and I gather there are several boxes that were seized—related to this action against *Spur Aviation* and some named individuals. Is that right?

The Chairman: She is not going to accept any view. She has stated evidence and the facts and I am not getting into views or opinions here. That is for another place perhaps.

Mr. Kilgour: Can I raise another subject or is that the end of my questioning?

The Chairman: No, it depends on what the subject is.

Mr. Kilgour: Mr. Langlois, you were involved in an application by Mr. Turner for a licence. I have a document here which I would be happy to show you. You are listed as being a commissioner—

Mr. Langlois: That is right.

Mr. Kilgour: —on February 16, 1982, when Mr. Turner and *Turn-Air* applied for a Class 4 licence. He had letters of support from the Métis Association of the Northwest

[Traduction]

Le président: Les raisons évoquées sont-elles liées à la sécurité, économiques ou administratives, ou devrions-nous demander cela au ministère des Transports?

Mme Bloodworth: À mon avis, vous devriez interroger le ministère des Transports.

Le président: Bien. Oui.

Y a-t-il d'autres questions avant que nous passions au ministère des Transports? Monsieur Kilgour. Soyez très bref.

M. Kilgour: Qu'entendez-vous par bref, monsieur le président?

Le président: Eh bien, cela dépend de votre question, monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Eh bien, madame Bloodworth, au début, vous avez dit que les documents avaient été saisis pour des raisons autres que la question liée à la *Spur Aviation*. Or, j'ai en main une copie du mandat de perquisition présenté à M. Turner, où, en tant qu'ancien procureur de la Couronne, il me semble très clair qu'on autorise une perquisition pour une raison précise, et une raison seulement; les diverses boîtes de documents saisis par le constable Vickers ou quelqu'un d'autre à la GRC étaient liées à cela. Est-ce que cela vous étonne?

Mme Bloodworth: Je n'ai jamais dit cela, monsieur Kilgour. Si telle est votre interprétation, alors je suis désolée de vous avoir induit en erreur. Je répondais à la question posée par M. Fulton, à savoir si cela était uniquement lié à cela. . . Cette saisie, à mon avis, n'était pas liée à la situation d'une autre entreprise, et je disais que les choses n'étaient pas aussi claires parce que les affaires de *Turn-Air* étaient liées avec celles de l'autre entreprise. Je ne faisais pas allusion à l'action en justice. D'ailleurs, les dossiers publics indiqueront très clairement que ni M. Turner et ni la *Turn-Air* n'ont été accusés. Je m'excuse donc de m'être exprimée de telle façon que. . .

M. Kilgour: À votre avis, il est donc juste de dire que les nombreuses boîtes de documents saisies portaient toutes sur la poursuite intentée contre *Spur Aviation* et certaines personnes précises. C'est bien cela?

Le président: Elle ne voudra confirmer aucune interprétation. Elle a cité des faits, et nous n'allons pas demander d'interprétation ou d'avis ici. Cela conviendrait dans un autre lieu.

M. Kilgour: Puis-je soulever une autre question ou est-ce que mon temps de parole est écoulé?

Le président: Non, cela dépend du sujet.

M. Kilgour: Monsieur Langlois, vous avez été saisi d'une demande de permis émanant de M. Turner. J'ai un document en main ici que je vous montrerais volontiers. On y dit que vous étiez commissaire. . .

M. Langlois: C'est exact.

M. Kilgour: . . . le 16 février 1982, lorsque M. Turner et *Turn-Air* ont demandé un permis de catégorie 4. M. Turner détenait des lettres d'appui de l'Association des

[Text]

Territories, the Dene National Office, the Shearcroft Mining support, Noranda Exploration Company Limited, Titan Drilling, Carroll Exploration. As I understand it, the only person who opposed his application for an extended licence was Mr. Robert Engle who, as you know, is an American citizen and President and Chairman of the Board of Northwest Territorial Airways Ltd. Yet you and your fellow commissioner, Mr. Azzie denied the licence, in effect saying that you thought there was not sufficient need for this increased service. Do you recall that matter and can you tell us whether in fact, to give you a specific question, there was any. . . ?

The Chairman: Mr. Kilgour, I fully understand the foundation you are laying which may be very proper in another place. We are questioning these witnesses today on the specific situation that the chronology outlines. There may be 45 other applications of Turn-Air or others in which Mr. Langlois and other commissioners were involved. We could go on with this for months. I know what you are doing and —

Mr. Kilgour: Can he answer the question?

The Chairman: I do not know why it is relevant to this. I see Mr. Tobin, unless you have another relevant question.

Mr. Fulton: Mr. Chairman, on a point of order. I think the question that has just been put by Mr. Kilgour is germane, in that part of what has gone on here is that there. . .

The Chairman: That is the argument.

• 1040

I can see the argument leading from the fact that if Mr. Langlois was involved in 20 other applications, then certain conclusions or inferences might be drawn. That might be very relevant in certain places. But with the chronology these witnesses have given today, that is where the questioning should be. Then Mr. Turner, counsel, other people in other places, could say many other things. Otherwise we could be given the whole history of the CTC and the Air Transport Committee, I would think.

Mr. Kilgour: All right. I will stick to the chronology, then.

It is fair to say, Mr. Langlois, that on the day when you lifted the licence permanently, Mr. Turner was in court giving evidence against Spur Aviation; on April 4, 1984. Would you not find that hard to believe?

Mr. Langlois: I do not know. I do not know where Mr. Turner was. I never knew Mr. Turner. I never met Mr. Turner. We dealt with him through papers. So I would not know where he was on April 4, 5, or 6 of any year.

Mr. Kilgour: By the way, have you ever read Franz Kafka's *The Trial*?

Mr. Langlois: No.

[Translation]

Métis des Territoires du Nord-Ouest, du *Dene National Office*, de la *Shearcroft Mining*, de la société de prospection Noranda, de la société de forage Titan et de la société de prospection Carroll. Si j'ai bien compris, la seule personne qui se soit opposée à l'octroi d'un permis à long terme a été M. Robert Engle qui, vous ne l'ignorez pas, est citoyen américain et président-directeur général de la *Northwest Territorial Airways Ltd.* En dépit de cela cependant, vous et l'autre commissaire avez refusé le permis en affirmant qu'il n'existait pas de besoins suffisants pour justifier une augmentation de service. Vous rappelez-vous ces circonstances et pouvez-vous nous dire si, de fait, il y a eu. . .

Le président: Monsieur Kilgour, je vois où vous voulez en venir, et cela serait tout à fait approprié en un autre lieu. Pour le moment, nous interrogeons les témoins sur la situation précise mentionnée dans la chronologie. Il y a peut-être 45 autres demandes de permis de la part de la *Turn-Air*, dont M. Langlois et d'autres commissaires ont peut-être été saisis. Nous pourrions poursuivre là-dessus pendant des mois. Je sais ce que vous voulez faire et. . .

M. Kilgour: Peut-il répondre à la question?

Le président: Je ne vois pas en quoi elle est pertinente. Je vois M. Tobin qui demande la parole, à moins que vous n'ayez une question plus pertinente à poser.

M. Fulton: Monsieur le président, rappel au Règlement. À mon avis, la question que vient de poser M. Kilgour est effectivement pertinente, en ce sens que ce qui s'est déroulé ici est. . .

Le président: Voilà l'argument.

Je vois où il peut mener, en ce sens que, si M. Langlois a été saisi d'une vingtaine d'autres demandes, on peut tirer certaines conclusions. Ce serait peut-être tout à fait pertinent en certains endroits. Toutefois, étant donné la chronologie que nous ont remise les témoins, nous devrions limiter nos questions à cela. Ensuite, M. Turner, l'avocat et d'autres personnes pourront dire autres choses ailleurs. Autrement, on pourrait étudier toute l'histoire de la CCT et du Comité du transport aérien.

M. Kilgour: Bien. Je m'en tiendrai donc à la chronologie.

Monsieur Langlois, le jour où vous avez retiré en permanence le permis de M. Turner, ce dernier témoignait en cour contre la *Spur Aviation*, le 4 avril 1984. Est-ce que c'est difficile à croire?

M. Langlois: Je ne sais pas. J'ignore où M. Turner se trouvait. Je ne l'ai jamais rencontré et encore moins connu. Nous avons traité avec lui par l'entremise de documents. J'ignore donc où il se trouvait les 4, 5 ou 6 avril de quelque année que ce soit.

M. Kilgour: Soit dit en passant, avez-vous déjà lu «Le Procès» de Franz Kafka?

M. Langlois: Non.

[Texte]

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, I am going to object to that kind of question. I am just going to correct the record. As far as I am aware, there was a second intervener in that particular application for a group D licence, and that is all I am going to say about that. Buffalo Airways was also an intervener. But I am going to object to that type of question.

The Chairman: I quite agree with you.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, going back to the point raised earlier about the reference in the chronology to other investigations the witness has said she is not familiar with or aware of, she is merely noting what Constable Vickers told her in his memo of the 19th day of whatever month it was, I simply want to ask a couple of questions; and perhaps they are best asked of Mr. Langlois.

Is it unusual for carriers operating in the North, operating in Newfoundland and Labrador, to have a number of minor violations from time to time during the course of their operations? Is it unusual or usual?

Mr. Langlois: If you will tell me what is a minor thing, I will tell you.

Mr. Tobin: Not having a proficiency checked on in time, for example. Would that be—

Mr. Langlois: A check for safety? That is Transport Canada. If I were there, I would stop them right on the—

Mr. Tobin: I know. But is it unusual or is it that unheard of? Is that a dramatic—

Mr. Langlois: Oh, no, it is not unheard of.

Mr. Tobin: We have quite a few of those, do we not?

Mr. Langlois: In the case of Mr. Turner, to be very frank with you. . . In 1983 Statistics Canada found there were over 1,600 people who had filed late.

Mr. Tobin: Right.

Mr. Langlois: So that is nothing new. But out of those 1,600 who were sent letters that they had filed late, only 6 were cancelled at the end; meaning that when they get the letter, they reply.

Mr. Tobin: I fully understand that, Mr. Langlois.

The point I am trying to make, Mr. Chairman, I think should be on the record, because we are all stuck with what these mystery investigations are. Members should know that one was a proficiency check that was done late. It resulted in a \$75 fine—

The Chairman: No, no, you are not the witness—

[Traduction]

Mme Bloodworth: Monsieur le président, je m'oppose à ce genre de questions. Je vais aussi essayer de rétablir les faits. À ma connaissance, il y avait un second requérant lors de cette demande de permis de groupe D et c'est tout ce que je dirai. La *Buffalo Airways* a en effet demandé un permis. Cela dit, je m'oppose à ce genre de questions.

Le président: Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Tobin: Monsieur le président, pour revenir à la question soulevée plus tôt au sujet de la mention dans la chronologie d'autres enquêtes, le témoin nous a dit qu'elle n'est pas au courant de cela, qu'elle ne fait que retenir ce que le constable Vickers lui a dit dans sa note de service du 19^e jour de je ne sais plus quel mois. Or, j'aimerais simplement poser quelques questions là-dessus. À bien y penser, c'est peut-être à M. Langlois qu'il faudrait les adresser.

Est-il peu courant pour les transporteurs desservant les régions du Nord, comme Terre-Neuve et le Labrador, de ne pas respecter parfois certaines exigences minimales? Est-ce inhabituel ou courant?

M. Langlois: Si vous me précisez ce que vous entendez par une exigence minimale, je vous répondrai.

M. Tobin: Par exemple, de ne pas faire vérifier la navigabilité de l'appareil à temps. Est-ce que cela. . .

M. Langlois: Une vérification de sécurité? Cela relève de Transports Canada. Si j'étais sur les lieux, j'arrêteraient immédiatement. . .

M. Tobin: Je le sais. Cependant, ce genre de choses est-il inhabituel ou rarissime? Est-ce une violation grave. . .

M. Langlois: Oh, non, il ne s'agit pas de quelque chose de rarissime.

M. Tobin: Il y a un assez grand nombre de cas de ce genre, n'est-ce pas?

M. Langlois: Dans le cas de M. Turner, pour être très franc. . . En 1983, Statistique Canada a découvert que plus de 1,600 personnes avaient envoyé leurs documents obligatoires en retard.

M. Tobin: Bien.

M. Langlois: Ce n'est donc pas la seule fois. Cependant, sur les 1,600 qui se sont fait rappeler par courrier qu'ils avaient envoyé leurs documents en retard, seulement six ont vu leur permis révoqué, ce qui veut dire que, lorsqu'ils reçoivent leur lettre, ils y répondent.

M. Tobin: Je comprends, monsieur Langlois.

Ce que j'essaie de dire devrait être consigné au procès-verbal, monsieur le président, car nous essayons tous de savoir ce qu'il en est de ces enquêtes mystérieuses. Les membres devraient savoir que, dans un cas, il s'agissait d'une vérification de navigabilité faite en retard et qui s'est soldée par une amende de 75\$.

Le président: Non, non, ce n'est pas vous le témoin. . .

[Text]

Mr. Tobin: You cannot have it both ways, Mr. Chairman. You cannot allow some people to set the agenda, to leave—

The Chairman: How the devil—and the same admonition to Mr. Kilgour—can you give the evidence of what they were? Mr. Turner can give that, or someone else can give it.

Mr. Tobin: Because I have the information, Mr. Chairman.

The Chairman: It is as hearsay as what Mr. Kilgour—

Mr. Tobin: Not hearsay. I have the information, Mr. Chairman. And unless you are interested in clearing up for people what these mysterious RCMP investigations were... They were not investigating a cocaine run from Yellowknife to Montreal. Let us say what they were: a \$75 fine for a proficiency check, and a late medical file claim with a \$300 fine. That is what they were. Let us get the record straight.

The Chairman: That is not relevant at all to the show-cause letter that went out, Mr. Tobin. She read it in.

Mr. Tobin: You have gentlemen and ladies of the press in this room, Mr. Chairman. It is relevant; because what is happening here is not a closed-door exercise. When you put that kind of information before this committee and the public of Canada without defining what it means, you leave impressions that people can conjure up in their own minds about what these RCMP investigations were. The record must be cleared.

The Chairman: Mr. Tobin, that is exactly why I said Mr. Turner could clarify it.

Mr. Tobin: They are quite normal, this kind of so-called RCMP investigations. Come on!

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, may I just clarify that I never have had any dealings with Mr. Vickers. What I quoted from was a letter that was on a public file of the Canadian Transport Commission. I did not make that public this morning. I am not suggesting there—

Mr. Tobin: It is in the chronology. You quote right in your chronology "past investigations". I am a normal citizen. When I hear that, I say, my God, what kind of a rogue is this? Past RCMP investigations: was he robbing banks, murdering people, pillaging, plundering, moving cocaine? And I find out it is a bloody old \$75 fine. That should be on the public record.

[Translation]

M. Tobin: Vous ne pouvez pas avoir deux poids deux mesures, monsieur le président. Vous ne pouvez pas permettre à certaines personnes d'établir l'ordre du jour. . .

Le président: Comment diable pouvez-vous témoigner de ce qui s'est passé? La même remarque s'adresse d'ailleurs à M. Kilgour. C'est M. Turner qui peut nous fournir cela ou quelqu'un d'autre.

M. Tobin: Si je dis cela, c'est parce que j'ai les renseignements, monsieur le président.

Le président: Tout cela est autant du oui-dire que ce qu'a rapporté M. Kilgour. . .

M. Tobin: Il ne s'agit pas de oui-dire. J'ai les renseignements en main, monsieur le président. Et à moins que vous ne soyez intéressé à tirer au clair la nature de ces mystérieuses enquêtes de la GRC. . . Vous savez, on ne faisait pas enquête sur un réseau de trafic de cocaine entre Yellowknife et Montréal. Précisons de quoi il s'agissait: d'une amende de 75\$ pour une vérification faite en retard et une amende de 300\$ pour une note médicale remise en retard. C'est de cela qu'il s'agissait. Rétablissons les faits.

Le président: Cela n'a rien à voir avec l'exposé des raisons envoyé au transporteur fautif, monsieur Tobin. M^{me} Bloodworth a bien lu cette lettre.

M. Tobin: Monsieur le président, il y a des journalistes ici présents. Ce qui vient d'être dit est pertinent, car la séance n'est pas à huis clos. Lorsque l'on soumet ce genre de renseignements au Comité et à la population canadienne sans préciser ce qu'ils veulent dire, cela ouvre la porte à toutes sortes de conjectures au sujet de la nature de ces enquêtes de la GRC. Il convient donc de tirer les choses au clair.

Le président: Monsieur Tobin, c'est précisément pour cela que j'ai dit que M. Turner pouvait donner ces éclaircissements.

M. Tobin: Ces enquêtes de la GRC sont tout à fait normales. Allons!

Mme Bloodworth: Monsieur le président, j'aimerais préciser que je n'ai jamais eu affaire avec M. Vickers. J'ai cité une lettre qui se trouve dans un dossier de la Commission canadienne des transports accessible au public. Je n'ai pas rendu cela public ce matin. Je n'essaie pas de dire ici que. . .

M. Tobin: Cela figure dans la chronologie. Vous y citez en effet des «enquêtes passées». Je suis un citoyen normal. Lorsque j'entends cela, je me dis, mais de quel genre de filou s'agit-il? Des enquêtes de la GRC: est-ce qu'il a volé des banques, assassiné, pillé, vendu de la cocaine? Or, je me rends compte qu'il ne s'agit que d'une misérable amende de 75\$. Cela mérite d'être précisé publiquement.

[Texte]

[Traduction]

• 1045

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, the letter I read from, I think, helped to clarify by saying it did quote it was Aeronautics Act investigations.

The Chairman: That is right. Any further questions? Mr. Benjamin.

Mr. Tobin: I was listening, do not worry! And I made sure everybody else was listening.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there is something I would like to inquire into. You have told us it is not unusual that operators are late and delinquent in filing reports; 1,600 in one year. So it is not unusual. Is it also not unusual that small operators, particularly in the north but for that matter all over the country, regularly and frequently cease operating for certain periods of time during a year? Because of weather conditions or other circumstances, they just cease operating.

Mr. Langlois: Yes.

Mr. Benjamin: That is not unusual either, is it?

Mr. Langlois: No.

Mr. Tobin: They do it all the time.

Mr. Langlois: But usually they advise us.

Mr. Benjamin: Yes. But whether or not they do, they cease operating.

Mr. Langlois: That is the great difference, whether or not they do. The licence is on a yearly basis. If they do not want to operate for good reasons in winter, they ask us, we suspend the licence. But if they do not tell us, that means they are operating.

Ms Bloodworth: I might add that this is not just a matter of us wanting them to; it is a requirement of the regulations that they do that.

Mr. Benjamin: But they do it, and sometimes they do not notify you. How frequent is this lack of notification of their suspension of operations? Is that something like the filing of reports? Do a lot of them not let you know? They might cease operations for a week or two weeks and they figure they do not need to bother telling you since they will not be flying anyway for just two weeks. Does that occur with any frequency, too?

Mr. Langlois: I hope not, because our rules clearly say that no commercial air service shall be suspended or abandoned by an air carrier without prior approval of the committee, upon a written application filed with the secretary stating the grounds for it. So I hope it is not often.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, la lettre dont je vous ai lu un extrait apportait une précision utile puisqu'elle précisait qu'il s'agit d'enquêtes en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

Le président: C'est exact. Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Benjamin.

M. Tobin: J'écoutais attentivement, n'ayez crainte! Et j'ai veillé à ce que chacun écoute.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a une question sur laquelle j'aimerais avoir des précisions. Le témoin nous a dit qu'il n'est pas inhabituel que des exploitants déposent leur rapport en retard ou pas du tout; il y a 1,600 cas par année. Donc, ce n'est pas rare. J'aimerais savoir s'il n'est pas tout aussi fréquent pour de petits exploitants, particulièrement dans le Nord mais aussi ailleurs au pays, d'interrompre régulièrement et fréquemment leurs activités en cours d'année? Ils cessent leurs opérations en raison de conditions météorologiques ou autres.

M. Langlois: Oui.

M. Benjamin: Ce n'est pas inhabituel non plus, n'est-ce pas?

M. Langlois: Non.

M. Tobin: C'est très courant.

M. Langlois: Mais habituellement, ils nous en avisent.

M. Benjamin: Oui. Mais il leur arrive parfois de cesser leurs opérations sans vous en informer.

M. Langlois: C'est ça la principale différence. La licence est accordée pour un an. Si les exploitants veulent interrompre leurs activités en hiver, pour de bonnes raisons, ils nous en font la demande et nous suspendons la licence. Mais s'ils ne nous avisent pas, nous jugeons alors qu'ils poursuivent leurs opérations.

Mme Bloodworth: J'aimerais ajouter qu'il ne s'agit pas uniquement de ce que nous attendons d'eux; c'est une exigence prévue dans les règlements.

M. Benjamin: Mais il leur arrive parfois de ne pas vous donner cet avis. Les exploitants suspendent-ils fréquemment leurs opérations sans vous en informer? Est-ce comparable au dépôt des rapports? Sont-ils nombreux à ne pas donner cet avis? Ils peuvent interrompre leurs opérations pour une semaine ou deux et jugent qu'il n'est pas nécessaire pour eux de prendre la peine de vous en aviser, puisqu'ils cesseront d'effectuer des vols pour deux semaines seulement. Est-ce un phénomène aussi fréquent?

M. Langlois: J'espère que non, puisque nos règles prévoient clairement qu'aucun transporteur commercial ne peut interrompre, de façon provisoire ou permanente, le service de transport aérien sans en aviser d'abord le Comité et sans présenter au secrétaire une demande écrite exposant les motifs de l'interruption. J'espère donc que cela ne se produit pas fréquemment.

[Text]

I am not telling you it is not happening. I am not telling you it never happens. I do not know. But for those about whom we do know, we run like hell after them and ask them what they are doing. We ask them if they are operating or not. If the answer is that they are operating, we thank them very much. But if they are not operating, we ask them why. They could say it is because it is wintertime and it is tough. So then we offer to suspend them for three months. But there has to be communication.

Mr. Benjamin: Yes. When a licence is suspended, when an operator is not operating, whether or not they let you know—but I take it in most instances they do let you know—is it also normal practice that when they are not operating, with or without your knowledge, they suspend or temporarily cancel their insurance in order to save on expenses?

Ms Bloodworth: I think the letter I read from, Mr. Benjamin, would indicate just that. The response of the Air Transport Committee to the knowledge that Turn-Air had no insurance was options, just those options; either to file a certificate of insurance, or to tell them he was not operating, in which case he did not need to file a certificate of insurance.

Mr. Benjamin: Is it not correct that in the issue of insurance, a phone call to their insurance agents saying, "Cancel my insurance for the next month. I will phone you when I want it renewed." is that not just about the way it works?

Mr. Langlois: It is not quite as simple as that, but they can certainly cancel or suspend their insurance for six months.

Mr. Benjamin: Well, they would not cancel their fire insurance but they would cancel their flight insurance for a period of time.

Mr. Langlois: Yes.

Mr. Benjamin: That would be a normal function, as I understand it from talking to a lot of private plane-owners and COPA people. There is nothing unusual about that. Why is it made such a big thing of, that Mr. Turner is alleged not to have had insurance for a certain period of time when he was not operating? Is that not a normal practice, if they are not operating, to cancel their flight insurance to save expenses?

Ms Bloodworth: I am not sure what you mean by a big thing, Mr. Benjamin. I can tell you what the response of the Air Transport Committee was to that knowledge, and I referred you earlier to that letter in which their response was to write to Mr. Turner telling him to please file a certificate of insurance, or "inform us that you are not operating and file a certificate of insurance before you commence operating."

Mr. Benjamin: In Mr. Turner's case, was it not the case that he was not operating because his licence was

[Translation]

Je ne vous dis pas que ça n'arrive jamais. Je n'en sais rien. Toutefois, quand nous sommes conscients de certains cas, nous relançons les exploitants et nous leur demandons de rendre compte de leur décision. Nous leur demandons s'ils continuent d'offrir leurs services ou non. S'ils nous répondent qu'ils assurent le service, nous les remercions. S'ils nous répondent qu'ils n'offrent pas le service, nous leur demandons leurs raisons. Ils peuvent très bien nous répondre qu'il leur est difficile d'assurer le service en hiver. Nous leur offrons alors de suspendre la licence pour trois mois. Mais nous devons être avisés.

M. Benjamin: Oui. Quand une licence est suspendue, quand un exploitant n'assure pas le service, que vous le sachiez ou non—mais je crois comprendre que vous êtes avisés dans la plupart des cas—est-il normal que ces exploitants, avec ou sans votre assentiment, annulent temporairement leur assurance pour réaliser des économies?

Mme Bloodworth: Monsieur Benjamin, je crois que la lettre dont je vous ai lu un extrait répond à cette question. Le Comité du transport aérien, quand il a été averti que *Turn-Air* n'avait pas d'assurance, a jugé que le transporteur avait le choix, soit de déposer un certificat d'assurance, soit de lui indiquer qu'il n'assurait pas le service, auquel cas il n'était pas tenu de déposer ce certificat.

M. Benjamin: N'est-il pas exact que l'exploitant peut tout simplement téléphoner à son agent d'assurance pour lui demander d'annuler l'assurance pour un mois en lui indiquant qu'il la renouvellera à l'expiration de cette période.

M. Langlois: Ce n'est pas tout à fait aussi simple que cela, mais le transporteur peut certainement annuler ou suspendre sa police d'assurance pour six mois.

M. Benjamin: Enfin, le transporteur n'annulerait pas son assurance-incendie mais pourrait bien annuler son assurance de transporteur aérien pour une période déterminée.

M. Langlois: Oui.

M. Benjamin: D'après ce que m'ont dit de nombreux propriétaires d'avion et les porte-parole de la COPA, c'est une pratique tout à fait courante. Elle n'a rien d'inhabituel. Pourquoi fait-on toute une histoire du fait que M. Turner n'aurait pas eu d'assurance pendant la période où il avait cessé ses opérations? N'est-il pas courant que les exploitants annulent leur assurance pour réaliser des économies lorsqu'ils n'assurent pas le service?

Mme Bloodworth: Je ne sais pas au juste ce que vous entendez par histoire, monsieur Benjamin. Je peux vous dire quelle a été la réaction du Comité du transport aérien lorsqu'il a pris connaissance du fait et je vous ai cité un extrait de cette lettre adressée par le Comité à M. Turner, le priant de déposer un certificat d'assurance ou «de nous aviser de toute interruption du service et de déposer un certificat d'assurance avant de reprendre vos opérations».

M. Benjamin: Dans le cas de M. Turner, n'est-il pas vrai qu'il avait cessé ses opérations parce que sa licence avait

[Texte]

suspended because he had no chief pilot? Therefore, he would cancel his flight insurance when his licence was under suspension, would he not?

• 1050

Mr. Langlois: Maybe.

Ms Bloodworth: Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: That is where the big deal is.

Ms Bloodworth: But I did not make a big deal.

The Chairman: Let us talk to some of the Transport people to find out just what their involvement is, either with the suspension because of no chief pilot and/or the other things that happened after the chronology that takes us up to where we were.

Mr. Benjamin: In the north, every spring when the ice is going out and they have ski-equipped planes, is it not a fact that most, if not all, of them, or a lot of them, suspend operations and do not operate until they are ready to land on water with pontoons and there is a period when there are no operations? Is that not true?

Ms Bloodworth: I think that is a fairly safe question to agree to, Mr. Benjamin, and I am not a pilot.

Mr. Benjamin: So every spring, I will bet you, the great majority of licensees of the CTC do not operate. Do all of them keep all their flight insurance for the period of time they do not operate? Are they required to? Do all of them, without fail, let you know that they are not going to operate while the ice is going out? You know the ice is going out.

Ms Bloodworth: Let me just refer you back to the reaction of the CTC in this particular case. The CTC found out at the end of November of 1983 that Turn-Air had no insurance. They wrote to Turn-Air in February 1984 saying, please file a certificate of insurance or inform us that you are not operating and file a certificate of insurance before you recommence operating.

So I do not disagree with anything you have said. That has been the response of the CTC.

Mr. Benjamin: It was September, October 1983, when his licence was under suspension. So he has no insurance—

Ms Bloodworth: I am sorry, Mr. Benjamin; his licence was not under suspension in September, October 1983. His operating certificate by the Department of Transport—that is not an action that would have involved CTC at all.

Mr. Benjamin: Okay, DOT.

The Chairman: Mr. Ouellet.

[Traduction]

été suspendue du fait qu'il n'avait pas de pilote en chef? Par conséquent, il serait normal qu'il annule son assurance pendant la période de suspension de sa licence, n'est-ce pas?

M. Langlois: Peut-être.

Mme Bloodworth: Monsieur Benjamin. . .

M. Benjamin: C'est cela qui a été à l'origine de toute l'histoire.

Mme Bloodworth: Mais ce n'est pas moi qui ai pris cette décision.

Le président: Nous devrions d'abord demander aux porte-parole du ministère des Transports quel a été le rôle du ministère en ce qui concerne la suspension en raison de l'absence d'un pilote en chef ou en ce qui concerne tout autre incident survenu avant que nous ne soyons saisis de la situation.

M. Benjamin: Dans le Nord, quand les transporteurs doivent utiliser des avions équipés de skis le printemps pendant la débâcle, n'est-il pas vrai que la plupart, sinon la totalité, des transporteurs interrompent leurs opérations tant qu'ils ne sont pas en mesure d'atterrir sur l'eau? N'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Je crois pouvoir vous répondre que c'est le cas, monsieur Benjamin, mais je ne suis pas pilote.

M. Benjamin: Je vous parie donc qu'à tous les printemps, la grande majorité des titulaires de licence de la CCT interrompent leurs opérations. Conservent-ils tous leur assurance-exploitation pendant la période où ils n'assurent pas le service? Sont-ils obligés de le faire? Vous avisent-ils tous, sans exception, qu'ils interrompent le service pendant la période de la débâcle? Vous savez que c'est la débâcle.

Mme Bloodworth: Permettez-moi de vous expliquer quelle a été la réaction de la CCT dans ce cas. La CCT a appelé à la fin du mois de novembre 1983 que *Turn-Air* n'avait pas d'assurance. Elle a écrit à *Turn-Air* en février 1984, la priant de déposer un certificat d'assurance ou la priant de le déposer dès qu'elle reprendrait ses opérations.

Ainsi, je ne conteste rien de ce que vous avez dit. Voilà quelle a été la réaction de la CCT.

M. Benjamin: C'est en septembre ou octobre 1983 que la licence a été suspendue. Ainsi, M. Turner n'avait pas d'assurance. . .

Mme Bloodworth: Je regrette, monsieur Benjamin; sa licence n'était pas suspendue en septembre ou octobre 1983. C'est du ministère des Transports qu'il obtient son certificat d'exploitation—la CCT n'avait rien à voir là-dedans.

M. Benjamin: D'accord, le ministère des Transports.

Le président: Monsieur Ouellet.

[Text]

Mr. Ouellet: It seems to me that, depending on which side of the story you are on, you could probably have good evidence to explain your version.

I do not want to start a quarrel with the defence the officials are giving us, but the reality is that it has been a series of unfortunate events that led to a major, major penalty, which is the suspension of a licence, which is the cancellation of a licence, which is the termination of an air service.

We as parliamentarians have to ask ourselves whether or not that severe penalty is the right type of penalty for what took place. Frankly, I think it is an extreme case for some minor offence.

I want to refer to the chronology of events. There is a reference to the fact that an *ex gratia* payment of \$15,000 is still available—

The Chairman: I agree, but before you came in we came to the end of the part that was directly within the knowledge and competence of the CTC, and then their Department of Transport officials. Their evidence is very clear that, once they did what they did and wrote the final letter of January 8, 1985, that was the last involvement they had and there has been no communication generally out of the last files and chronology.

It is the Department of Transport people that are very directly involved in what you are leading to—and I am glad that you are, because I really think we should get the Department of Transport people here, and then you can ask your questions.

The chronology is filed so we can start questions on that if the Department of Transport people want to come up to the table now and even sit with—

Mr. Ouellet: My point is that what is on the table is an offer, whatever may be the amount. It is an offer in return for release by Mr. Turner of any claim against the Crown.

Let us say that this does not take place. From your experience with previous litigation and so on, how much could it cost on a long process of litigation coming up, maybe to a Supreme Court decision?

Mr. Langlois: Fortunately, I have never had the problem. I would not know.

The Chairman: Mr. Benjamin and Mr. Cochrane.

Mr. Ouellet: As a supplementary question, you said that you have never had this.

The Chairman: Surely this could be to the Minister.

[Translation]

M. Ouellet: J'ai la très nette impression que l'une et l'autre parties pourraient très bien invoquer des arguments valables pour justifier leur position respective.

Je ne veux pas mettre en doute les arguments invoqués par les fonctionnaires, mais le fait est que toute une série d'incidents malheureux ont entraîné l'application d'une sanction très, très lourde, à savoir la suspension, l'annulation de la licence et, par conséquent, l'interruption du service de transport aérien.

En tant que parlementaires, nous devons nous demander si cette sanction très sévère était justifiée compte tenu de la nature de l'infraction. Je vous avoue bien franchement que je trouve la sanction excessive, puisqu'il s'agissait d'une infraction peu grave.

J'aimerais parler de la chronologie des incidents. Il a été question du fait qu'un paiement *ex gratia* de 15,000\$ est toujours disponible. . .

Le président: Je suis d'accord, mais avant votre arrivée, nous avons terminé l'examen des faits relevant directement de la connaissance et de la compétence de la CCT et des fonctionnaires du ministère des Transports. Les gens de la CCT nous ont dit très clairement qu'après avoir pris les mesures qui s'imposaient et après avoir envoyé la lettre du 8 janvier 1985, ils ont cessé de s'occuper du dossier et n'ont rien à ajouter quant aux événements subséquents.

C'est du ministère des Transports que relèvent directement les faits auxquels vous faites allusion et je suis ravi que vous souleviez cette question, puisque nous devrions inviter les fonctionnaires du ministère à comparaître; vous pourrez alors leur poser vos questions.

Nous avons reçu copie de la chronologie des événements et nous pourrions poser les questions aux fonctionnaires du ministère des Transports s'ils veulent bien s'approcher de la table maintenant et prendre place aux côtés. . .

M. Ouellet: J'essaie de faire ressortir qu'une offre a été déposée, peu importe le montant. L'offre est valable à condition que M. Turner renonce à toute réclamation contre la Couronne.

Supposons que M. Turner rejette cette offre. D'après votre expérience, combien cela coûterait-il pour engager des poursuites très longues qui pourraient même être portées devant la Cour suprême?

M. Langlois: Heureusement, je n'ai jamais vécu l'expérience. Je n'en sais rien.

Le président: Monsieur Benjamin et monsieur Cochrane.

M. Ouellet: J'aimerais poser une question supplémentaire. Vous avez dit que vous n'avez jamais vécu l'expérience.

Le président: Il serait préférable que vous posiez cette question au ministre.

[Texte]

[Traduction]

• 1055

Mr. Ouellet: No, but the CTC might have been involved in settling the matter out of court.

Ms Bloodworth: No, not in this regard, Mr. Ouellet.

Mr. Langlois: No.

Mr. Tobin: Has such an offer ever been made before, to your knowledge—to your knowledge—an *ex gratia* payment?

Ms Bloodworth: Not to my knowledge involving the CTC.

Mr. Tobin: It is very unusual, is it not?

Ms Bloodworth: I cannot speak beyond that.

Mr. Tobin: Very unusual.

Mr. Benjamin: The CTC was not involved in this court case regarding *Spur Aviation* for which Mr. Turner appeared as a witness for the Crown. But I think I heard you say CTC investigators were involved; local officials of that CTC.

Ms Bloodworth: No, I am sorry if I was not clear, Mr. Benjamin. I did not say we would not have been involved. Clearly, if the investigators were involved, they would have been involved. What I did say was that investigation and the prosecution would be directed by the Department of Justice and the RCM Police. We would not control how that investigation takes place, nor would we decide whether or not there was a prosecution. That is not within our ability to do.

Mr. Benjamin: The seizure of Mr. Turner's documents had nothing to do with Mr. Turner's operations, it had to do with *Spur Aviation*. That was the purpose of the seizure, was it not?

Ms Bloodworth: I cannot answer it that way, Mr. Benjamin, because—

Mr. Benjamin: Well, did CTC investigators examine those documents on behalf of the Crown?

Ms Bloodworth: I honestly do not know the answer to that question.

Mr. Benjamin: Well, then, what would be the involvement of the CTC investigators?

Ms Bloodworth: The police are not experts in the Aeronautics Act. They are not experts in aviation. I assume, as in any other Crown case that takes place. . . When they are prosecuting under the drug laws, they would call upon people who know something about drugs. When they are prosecuting under any other law, they call upon other public officials who know something about that. We are in a similar position. We have a set of enforcement staff whom the RCMP can call upon for advice, information, about aeronautics matters.

M. Ouellet: Non, mais la CCT aurait pu participer aux négociations pour en arriver à un règlement à l'amiable.

Mme Bloodworth: Non, pas dans ce cas-ci, monsieur Ouellet.

M. Langlois: Non.

M. Tobin: À votre connaissance, y a-t-il déjà eu pareille offre de paiement *ex gratia*?

Mme Bloodworth: À ma connaissance, la CCT n'a jamais participé à pareille offre.

M. Tobin: C'est très inhabituel, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Je ne saurais vous en dire plus.

M. Tobin: C'est très inhabituel.

M. Benjamin: La CCT n'a pas été associée à la poursuite contre *Spur Aviation* dans le cadre de laquelle M. Turner a comparu comme témoin pour la Couronne. Vous avez toutefois dit, il me semble, que les enquêteurs de la CCT y ont participé. Il s'agissait de fonctionnaires locaux de la CCT.

Mme Bloodworth: Non; je regrette de ne pas m'être exprimée clairement, monsieur Benjamin. Je n'ai pas dit que la CCT n'aurait pas été associée à cette poursuite. Il est bien clair que la CCT y aurait participé si ses enquêteurs y ont participé. J'ai plutôt dit que l'enquête et la poursuite auraient été engagées par le ministère de la Justice et la GRC. La CCT n'aurait eu aucun contrôle sur le déroulement de l'enquête et ce n'est pas elle qui aurait décidé de l'opportunité d'engager des poursuites. Ce n'est pas de notre ressort.

M. Benjamin: La saisie des documents de M. Turner n'avait rien à voir avec les opérations de M. Turner, mais bien avec celles de *Spur Aviation*. C'était le but de la saisie, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Je ne peux répondre à cette question telle que vous la posez, monsieur Benjamin, parce que. . .

M. Benjamin: Enfin, les enquêteurs de la CCT ont-ils examiné ces documents au nom de la Couronne?

Mme Bloodworth: J'avoue honnêtement ne pas pouvoir répondre à cette question.

M. Benjamin: Quel aurait alors été le rôle des enquêteurs de la CCT?

Mme Bloodworth: Les policiers ne sont pas experts en application de la Loi sur l'aéronautique. Ils ne sont pas experts dans le domaine de l'aviation. J'imagine que, comme dans toutes les autres affaires intéressant la Couronne. . . Quand des poursuites sont engagées en vertu de la loi en matière de drogues, les procureurs font appel à des experts en matière de drogues. Quand des poursuites sont engagées en vertu de toute autre loi, les fonctionnaires publics compétents sont appelés à y participer. Notre situation est comparable. La GRC peut faire appel aux services de nos agents d'exécution pour

[Text]

Mr. Benjamin: Then CTC investigators at the request and with the knowledge of the CTC, at the request of the Crown prosecutor or Department of Transport, if it comes under their aegis, or any other department, would be used to assist them in analysing documents and what not because they are experts. Would that be true?

Ms Bloodworth: They might or might not. I do not know that.

Mr. Benjamin: But they were in this case.

Ms Bloodworth: I do not know.

Mr. Marko, do you know?

Mr. Marko: No.

Mr. Benjamin: Do you mean the CTC in Ottawa does not know what its investigators out in the bush are doing? Do they not report to you on what they have been doing?

Ms Bloodworth: Our investigators certainly reported to us a number of times on matters related to this. Whether or not that investigator actually was called in by the police to examine Mr. Turner's records I do not know.

Mr. Benjamin: Were the documents seized to be those relevant to the Spur Aviation charges, or was this also a fishing expedition? It looks as though all of Mr. Turner's documents were seized, many of which would have nothing to do with Spur Aviation, but they were available for the examination by CTC investigators.

Ms Bloodworth: No, Mr. Benjamin, I answered that I do not know that they would be available. I do not know, if we had gone to the RCMP, whether they would have allowed our people to examine them. They might or might not have.

Mr. Benjamin: Would you ascertain, then, for us, whether or not CTC investigators took any part in the examination of the documentation seized from Mr. Turner's office? Did they examine it? Did they have access to all the documentation, including the information the CTC wanted? What use was made of their examination of those documents? Did your investigators, if they did investigate, if they did examine those documents, report to you their findings on Spur Aviation or any other matters?

Ms Bloodworth: I want to be clear exactly what it is you want, Mr. Benjamin. I can certainly say the investigator certainly had some knowledge of what was going on, because there are reports on the file of what was going on.

Mr. Benjamin: Do those reports on file, then, at CTC discuss only matters pertaining to Spur Aviation, or do

[Translation]

obtenir des conseils ou des renseignements au sujet de questions d'aéronautique.

M. Benjamin: Les enquêteurs de la CCT seraient invités par la CCT, par le procureur de la Couronne ou par le ministère des Transports ou tout autre ministère compétent, à analyser des documents ou à fournir d'autres services du fait qu'ils sont experts dans le domaine. N'est-ce pas exact?

Mme Bloodworth: Ils pourraient l'être, mais ne le seraient pas nécessairement. Je n'en sais rien.

M. Benjamin: Mais ils ont été invités à le faire en l'espèce.

Mme Bloodworth: Je n'en sais rien.

Monsieur Marko, en savez-vous quelque chose?

M. Marko: Non.

M. Benjamin: Dois-je comprendre que les responsables de la CCT à Ottawa ne savent pas ce que font les enquêteurs sur le terrain? Ceux-ci ne doivent-ils pas vous rendre compte de leurs activités?

Mme Bloodworth: Nos enquêteurs nous ont effectivement soumis plusieurs rapports sur des questions relatives à ce dossier. Je ne peux cependant pas vous dire si un de nos enquêteurs a été invité par la police à examiner les dossiers de M. Turner.

M. Benjamin: Les documents saisis l'ont-ils été uniquement dans la mesure où ils étaient pertinents aux accusations portées contre *Spur Aviation* ou l'ont-ils été dans l'espoir qu'ils s'avèrent pertinents? Tout porte à croire que tous les documents de M. Turner ont été saisis, indépendamment de leur rapport avec les poursuites engagées contre *Spur Aviation*, et qu'ils ont pu être examinés par les enquêteurs de la CCT.

Mme Bloodworth: Monsieur Benjamin, je vous ai déjà répondu que je ne sais pas si ces documents auraient pu être examinés. Je ne sais pas si la GRC nous aurait autorisés à examiner ces documents si nous le leur avions demandé. Elle nous aurait peut-être autorisés à le faire, mais je n'en sais rien.

M. Benjamin: Pouvez-vous alors vous renseigner et nous faire savoir si les enquêteurs de la CCT ont participé à l'examen des documents saisis du bureau de M. Turner? Les ont-ils examinés? Ont-ils eu accès à tous les documents, y compris les renseignements que cherchait à obtenir la CCT? Comment a-t-elle utilisé les renseignements recueillis lors de l'examen de ces documents? Si vos enquêteurs les ont examinés, vous ont-ils présenté un rapport sur *Spur Aviation* ou sur toute autre question?

Mme Bloodworth: Je veux être bien certaine de comprendre ce que vous me demandez, monsieur Benjamin. Je peux vous dire que l'enquêteur possédait des renseignements au sujet de cette affaire, puisque nos dossiers contiennent des rapports.

M. Benjamin: Les rapports qui se trouvent dans les dossiers de la CCT portent-ils uniquement sur des

[Texte]

they also go into operations of Turn-Air? Turn-Air was not charged.

Mr. Langlois: They would go into the operations of anyone who is related to the thing that is under investigation. If there is a link, they are in it. If there is no link, they are not. Maybe there is no link, but they are in anyway because the police think they are in. We have no control over that.

• 1100

Mr. Benjamin: Turn-Air was renting some hanger spaces, I understand, and the use of a mechanic and things like that, but they were not involved in the operations of Spur.

The Chairman: We are obviously going to have to have further hearings on this.

I have Mr. Belsher and Mr. Cochrane. I hope it is a point of order or just a very brief comment, because I am going to adjourn this.

I have an indication that Mr. Turner is prepared to appear before the committee on Tuesday. We still have not got to the DOT officials who are here, who certainly bring us to almost the present time or certainly get involved in the subject-matter Mr. Ouellet started to raise. And we also have the Federal Business Development Bank, which is also relevant in terms of what we are talking about here today. And officials are here from that bank. I certainly think Tuesday we should continue with CTC officials, DOT, and FBDB. Some of them will be very short, because, again, in preparing for this, I know you will be surprised at some of the answers. And then I think Mr. Turner would be the logical one. So I can see sitting Tuesday morning and Tuesday afternoon.

Mr. Benjamin: And I have suggested that we ask CTC to come back, and the Department of Transport.

The Chairman: Yes, everyone back here.

Mr. Belsher.

Mr. Belsher: That is the point. I concur with your summation that it is in that order.

The Chairman: Okay.

And Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Mr. Chairman, on a point of order. I have some questions I would like to have answered—and it was just an information sheet—that best lie with CTC, and perhaps MOT, and I would like to see if we could get written answers by Tuesday.

[Traduction]

questions intéressant *Spur Aviation* ou touchent-ils aussi les opérations de *Turn-Air*? Aucune accusation n'a été portée contre *Turn-Air*.

M. Langlois: L'enquête aurait porté sur les opérations de toute personne liée à l'affaire. Un rapport aurait été préparé sur toute personne liée à l'affaire. Il se peut qu'un rapport ait été préparé sur une personne sans aucun lien avec cette affaire même si la police croyait qu'un tel lien existait. Cela échappe à notre contrôle.

M. Benjamin: Je crois comprendre que *Turn-Air* louait de l'espace dans les hangars et les services de mécaniciens et autres choses du genre, mais ne participait pas aux opérations de Spur.

Le président: Nous devons manifestement tenir d'autres audiences sur cette question.

M. Belsher et M. Cochrane veulent poser des questions. J'espère qu'il s'agit d'un rappel au Règlement ou d'un commentaire très bref, parce que j'ai l'intention de lever la séance.

On me signale que M. Turner est disposé à comparaître devant le Comité mardi. Nous n'avons toujours pas entendu les fonctionnaires du ministère des Transports qui sont ici et qui pourraient nous faire une mise à jour du dossier et aborder la question que voulait soulever M. Ouellet. Les représentants de la Banque fédérale de développement sont aussi ici et auraient pu faire des commentaires pertinents sur la question que nous examinons aujourd'hui. Les fonctionnaires de la banque sont présents. Nous devrions entendre, mardi, les fonctionnaires de la Commission canadienne des transports, du ministère des Transports et de la Banque fédérale de développement. Certains de leurs témoignages seront très brefs puisque vous serez sans doute étonnés de certaines des réponses qu'ils nous donneront. À mon avis, nous devrions d'abord entendre M. Turner. Je prévois donc que le Comité devra siéger mardi matin et mardi après-midi.

M. Benjamin: J'ai aussi proposé que nous invitions les fonctionnaires de la CCT et du ministère des Transports à revenir.

Le président: Oui, ils seront tous invités à comparaître à nouveau.

Monsieur Belsher.

M. Belsher: Voilà la question. Je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que nous devons les inviter à revenir.

Le président: D'accord.

Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'aimerais obtenir des réponses à certaines questions mentionnées dans le document d'information et qui relèvent principalement de la CCT et, dans une moindre mesure, du ministère des Transports. J'aimerais bien obtenir des réponses par écrit avant mardi.

[Text]

The Chairman: These are the questions that were circulated and prepared by staff?

Mr. Cochrane: Yes. Rather than read them into the record, we will just deem them to have been read and see if we can get answers to them.

The Chairman: Okay. Then we understand what we are doing. Well, we understand what we are going to be hearing here on Tuesday.

Mr. Benjamin: A word of warning to CTC. Would you be prepared to try to prepare yourselves for Tuesday in terms of finding out all the involvement of CTC investigators in the *Spur Aviation Ltd.* case and any and all investigations of Turner's documents, related to both *Spur Aviation* and Mr. Turner himself?

The Chairman: Mr. Langlois.

Mr. Langlois: Just to clear the air on that, Mr. Chairman, when we need to see documents, we do not have to have another side door to go in. We have the powers as the CTC to go in and look at documents of carriers, so there is no problem there. We do not have to have that in order to have access to that, if that clears the air.

The Chairman: Well, we will back on Tuesday, okay?

Mr. Langlois: What time, sir?

The Chairman: At 9.30 a.m. And the witnesses will be the continuation and conclusion of the CTC, DOT, the Federal Business Development Bank, and Mr. Turner. That will be morning and afternoon sessions. And the Minister is scheduled to come back before the committee on estimates on Thursday. That will be the time schedule.

Thank you very much.

This committee stands adjourned until 9.30 Tuesday morning.

[Translation]

Le président: S'agit-il des questions préparées par les attachés de recherche et distribuées aux membres du Comité?

M. Cochrane: Oui. Au lieu de les lire pour le compte rendu, nous les annexerons au compte rendu et nous essaierons d'obtenir les réponses.

Le président: D'accord. C'est convenu. Nous nous entendons pour tenir une réunion ici mardi.

M. Benjamin: J'aimerais donner avis à la CCT. Sera-t-elle prête à venir mardi, prête à répondre à toutes les questions touchant la participation des enquêteurs de la CCT aux poursuites engagées contre *Spur Aviation Ltd.* et l'examen des documents de M. Turner dans le contexte des poursuites contre *Spur Aviation* et des activités de M. Turner lui-même?

Le président: Monsieur Langlois.

M. Langlois: J'aimerais préciser très clairement, monsieur le président, que si nous jugeons nécessaire de voir certains documents, nous n'avons pas à prendre des moyens détournés pour y arriver. La CCT a le pouvoir d'examiner les documents des transporteurs et peut donc le faire sans difficulté. Nous n'avons pas besoin de prendre des moyens détournés pour examiner ces documents. J'espère que c'est clair.

Le président: Nous nous retrouverons mardi, est-ce convenu?

M. Langlois: À quelle heure, monsieur?

Le président: À 9h30. Nous poursuivrons et nous terminerons l'audition des fonctionnaires de la CCT, du ministère des Transports, de la Banque fédérale de développement et nous entendrons aussi M. Turner. Il y aura des séances le matin et l'après-midi. Le ministre doit comparaître devant le Comité, jeudi, dans le cadre de notre examen des prévisions budgétaires. C'est ce que prévoit le calendrier des travaux du Comité.

Merci.

La séance est levée jusqu'à 9h30 mardi.

APPENDIX "TRPT-3"

Transport
CanadaTransports
Canada

Canada

INFORMATION

April 16, 1987

TRANSPORT MINISTER'S STATEMENT ON TURN-AIR LTD.

OTTAWA - Transport Minister John C. Crosbie said today that he has "personally reviewed the Turn-Air Ltd. issue and although I sympathize with Mr. Turner, I can find no reasons to modify the position taken by the government."

Mr. Crosbie said allegations that action by the Canadian Transport Commission in cancelling Mr. Fred Turner's licence caused the carrier operator to become bankrupt were without foundation. Further, the chronology of events shows Mr. Turner was given many opportunities to comply with the obligations of his licence prior to the cancellation of his licence by the CTC.

"In fact, Turn-Air had ceased operations before the CTC had reached a decision to cancel the licence on April 4, 1984. Prior to that date, he was without liability insurance, his aircraft had been seized and he was not in possession of a valid Transport Canada operating certificate for failure to comply with the Air Regulations requiring a full time chief pilot."

Mr. Crosbie also pointed out that allegations by Mr. Turner that he was unable to respond to repeated CTC requests from May 9, 1983, because his records had been seized by the RCMP, and therefore were not available, were unfounded. Mr. Turner did obtain copies of documents in possession of the RCMP for his own purposes and was in a position to comply with the valid and standard obligations of his licence but did not do so.

"The events documented since Mr. Turner was first asked to submit necessary information on the operation of his company clearly show that he was treated fairly," said Mr. Crosbie.

The Minister said the CTC functioned as it should, by first suspending, then cancelling, Turn-Air Ltd.'s licence as its insurance had been cancelled as notified in February. This was in addition to the lack of response from Mr. Turner concerning his obligation to provide certain statistical and operational data to the commission, as all carriers must.

"The CTC requires this basic information for a number of reasons," Mr. Crosbie explained. "An air carrier licence is granted when a need for a particular air service has been established. Such licences carry an obligation to file quarterly reports on operations, such as hours flown, revenues earned and type of aircraft.

"This information is used in the evaluation of the adequacy of commercial air services across the country," he said. "It is also a way of keeping tabs on an operation set up to serve the public. This information is used not only for regulatory purposes but also by the Canadian Aviation Safety Board."

Mr. Crosbie said the case of Turn-Air Ltd. is not unique. Since July 1986, the Air Transport Committee of the CTC has sent 220 "show-cause" letters to carriers for delinquent filing of statements. The vast majority of carriers comply with these filing requirements with the result that during the nine-month period, six licences only had to be cancelled.

In 1985, the previous Minister of Transport, in addition to agreeing to vary the original CTC Order by substituting a one-year suspension, also carried out a further review of the handling of Mr. Turner's case. His conclusion was that it would be appropriate to offer to Mr. Turner the sum of \$15,000, on an ex-gratia basis; this was neither intended to compensate Mr. Turner for the loss of his business nor was it an admission of liability on the part of the government.

"I regret the difficult personal circumstances in which Mr. Turner finds himself but feel compelled to correct the record with respect to the facts and the true sequence of events," Mr. Crosbie said. "Neither the CTC nor the government has any responsibility for the situation of Turn-Air Ltd. and Mr. Turner, nor any obligation to compensate him for any of the losses he alleges."

Note: The chronology of events is attached.

Contact: René Mercier
Minister's Office
(613) 996-7501

Chronology of events concerning Turn-Air Ltd.

Following is a chronology of the actions leading to the cancellation of Turn-Air Ltd.'s Licence No. A.T.C. 1104/60(C).

- | | |
|--------------------------|---|
| <u>September 8, 1983</u> | Turn-Air Ltd.'s Operating Certificate was suspended because this carrier was not employing a Chief Pilot and therefore was contravening an Air Navigation Order pursuant to the Aeronautics Act. |
| <u>October 28, 1983</u> | The Air Transport Committee issued with a 30-day, Double-Registered "Show-Cause" letter to Turn-Air Ltd. for being delinquent in filing Statement 15 for the 2nd Quarter 1983 and Statement 30 for January 15, April 15 and July 15, 1983. |
| <u>December 15, 1983</u> | By Air Transport Committee Order No. 1983-A-554, Turn-Air Ltd.'s Licence No. A.T.C. 1104/60(C) was suspended from March 15, 1984, to March 28, 1984, for violation of the Positioning Charges Regulations C.R.C., 1978, c. 73. |
| <u>January 5, 1984</u> | Issuance of Order No. 1984-A-7 for not having responded to the Double-Registered letter dated October 28, 1983. This Order suspended Turn-Air Ltd.'s licence effective 30 days from the date of the Order and required the Licensee to show cause within 60 days from the date of the said Order why its licence should not be cancelled. |

February 20, 1984

The Air Transport Committee, upon being notified by Turn-Air Ltd.'s insurer that all insurance coverage for Turn-Air Ltd.'s commercial air service operations had been cancelled, requested by double-registered letter, that Turn-Air Ltd. submit a new, valid Certificate of Insurance. This letter emphasized that operating a commercial air service without carrying insurance, in compliance with the Air Carrier Regulations, is a serious violation of those regulations and that failure to file a new Certificate of Insurance within 30 days of the date of the letter would result in issuance of an order to suspend Turn-Air Ltd.'s licence effective 15 days from the date of the order and would require Turn-Air Ltd. to show cause within 60 days from the date of the order why its licence should not be cancelled. The Air Transport Committee did not receive a new Certificate of Insurance; however, it did not proceed with show-cause action.

March 8, 1984

Administrative Report submitted to A.T.C. recommending cancellation of Turn-Air Ltd.'s Licence No. A.T.C. 1104/60(C) for the reasons that none of the required statements had been received nor had Turn-Air Ltd. made any representation to the Committee towards the reinstatement of its licence. The Air Transport Committee concurred with the recommended licence cancellation.

March 13, 1984

The Committee received a response to Order No. 1984-A-7 from F.J. Turner of Turn-Air Ltd. dated March 5, 1984. This response attributed the delay in filing the statements to personnel turnover and lack of sufficient funds to proceed with operations in a normal manner, and indicated that the necessary information would be taken care of to the satisfaction of the Air Transport Committee.

There was no mention of Turn-Air Ltd.'s records having been seized by the RCMP.

March 20, 1984

Turn-Air Ltd.'s March 13, 1984, letter was submitted to the Committee under cover of an Addendum to the aforementioned Administrative Report of March 8, 1984. This Addendum noted that the required statements had still not been provided and that the response to the show-cause order was unsatisfactory. The Air Transport Committee decided that cancellation action with respect to Turn-Air Ltd.'s licence should proceed as previously authorized.

April 4, 1984

Issuance of Order No. 1984-A-130 cancelling Turn-Air Ltd.'s licence No. A.T.C. 1104/60(C). This Order stated that Turn-Air Ltd.'s response to Order No. 1984-A-7, dated January 5, 1984, was unsatisfactory. (At the time of this licence cancellation, Turn-Air Ltd.'s operating certificate was already under suspension by the Department of Transport and Turn-Air Ltd. was not insured for commercial air service operations)

May 7, 1984

Turn-Air Ltd. applied for a review of Order No. 1984-A-130 and advised that its books were seized by the RCMP in Yellowknife and that it was therefore impossible for Turn-Air Ltd. to file the required statements.

May 11, 1984

Turn-Air Ltd. was advised by telex that its application for review was out of time and that a motion could be made for an extension of time pursuant to section 94 of the CTC General Rules.

September 10, 1984 Turn-Air Ltd. formally made its motion for leave to file an application for review of the cancellation order issued April 4, 1984.

October 11, 1984 The Review Committee considered the motion and directed that further analysis be carried out and that clarification be sought from the RCMP on the seizure of the applicant's records.

November 26, 1984 In response to a letter from Counsel for the Review Committee, Constable Kevin Vickers of the RCMP detachment in Yellowknife, N.W.T., confirmed information contained in the ATC files to the effect that on March 19, 1984, Fred Turner attended the RCMP office and requested to be allowed to make photocopies of documents which had been seized from his premises. Constable Vickers advised that Mr. Turner's request was complied with at no cost. In addition, Constable Vickers informed the Review Committee that Fred Turner had also, on past occasions, presented himself at the detachment to get photocopies of documents seized during past investigations.

December 20, 1984 The Review Committee reconsidered Turn-Air Ltd.'s motion for leave and was of the view that no evidence had been offered which would justify a review of the cancellation order of the Air Transport Committee which was issued in April 1984. In its opinion, the Air Transport Committee did not err either in law or in fact in cancelling Turn-Air Ltd.'s Licence No. A.T.C. 1104/60(C), Class 4, ABC, Yellowknife, N.W.T., for failure to file the required statements.

The Review Committee was of the view that Fred Turner did, in fact, have access to the documents prior to the cancellation of his licence and could have complied with the requirements stipulated by the ATC with respect to the filing of delinquent statements. The motion pursuant to section 94 for leave for an extension of time to file an application for review was, therefore, denied.

January 8, 1985

Turn-Air Ltd. advised by letter of the Review Committee's denial of Turn-Air Ltd.'s motion for leave.

The Commission's direct involvement in the Turn-Air Ltd. case ceased with the Review Committee's denial of Turn-Air Ltd.'s motion for leave. It is noted that the Air Transport Committee and the Review Committee, as components of the Canadian Transport Commission which is a quasi-judicial organization, gave Turn-Air Ltd. ample opportunity to submit evidence in its defence and, on the basis of the evidence before them, applied the rules of natural justice in taking the actions described above, pursuant to the Aeronautics Act, the Air Carrier Regulations and the CTC General Rules.

The following chronology summarizes actions taken subsequent to the Canadian Transport Commission's involvement in the case.

March 25, 1985

By telex, Mr. Fred Turner appealed the cancellation of Turn-Air Ltd.'s Licence to the Minister of Transport.

May 30, 1985

By Order No. P.C. 1985-1809, the Governor-in-Council, on the recommendation of the Minister of Transport, varied Order No. 1984-A-130 by substituting a one-year suspension ending April 4, 1985. (Although Turn-Air Ltd.'s licence was reinstated by this Order, it is noted that the licensee does not hold a valid Department of Transport Operating Certificate nor does it maintain insurance pursuant to the Air Carrier Regulations).

March 26, 1986

By Order P.C. 1986-18/67 and on the recommendation of the Minister of Transport and Treasury Board, the Governor-in-Council authorized the payment, on an ex gratia basis, the sum of \$15,000 to Mr. Fred Turner.

April 3, 1986

Prior to the ex gratia payment being made, Mr. Turner of Turn-Air Ltd. filed in the Federal Court a \$2,000,000 claim against the Crown for damages arising from the cancellation of Turn-Air Ltd.'s licence.

The Crown's position has been that there is no liability on the part of the Crown but that the ex gratia payment of \$15,000 is still available in return for release by Mr. Turner of any claims against the Crown.

March 25, 1987

The Minister of Transport indicated by letter to Mr. Benjamin that he does not intend to take further action with respect to the matter and that if Mr. Fred Turner does not wish to accept the \$15,000 ex gratia payment he can pursue his claim through Federal Court action.

APPENDICE "TRPT-3"

Transport
CanadaTransports
Canada

Canada

INFORMATION

le 16 avril 1987

DÉCLARATION DU MINISTRE DES TRANSPORTS AU SUJET DE TURN-AIR LTD.

OTTAWA - Le ministre des Transports John C. Crosbie a déclaré aujourd'hui avoir personnellement étudié le dossier Turn-Air Ltd. et bien qu'il compatisse à la situation de M. Turner, il n'a trouvé aucune raison de modifier la position adoptée par le gouvernement.

M. Crosbie a précisé que les allégations voulant que l'annulation du permis de M. Turner par la Commission canadienne des transports ait provoqué la faillite du transporteur aérien sont sans fondement. De plus, la suite des événements montre que M. Turner a eu amplement le temps de satisfaire aux obligations auxquelles l'obligeait son permis avant l'annulation de ce dernier par la CCT.

"De fait, a poursuivi le Ministre, Turn-Air avait cessé ses activités avant que la CCT en soit venue à la décision d'annuler son permis le 4 avril 1984. À cette époque, le transporteur était sans assurance-responsabilité, ses aéronefs avaient été saisis et il ne détenait pas de certificat d'exploitation valide de Transports Canada parce qu'il n'avait pas de chef pilote à temps plein et qu'il enfreignait par le fait même le Règlement de l'Air."

M. Crosbie a également fait observer que les allégations faites par M. Turner, à savoir qu'il n'avait pu donner suite aux demandes répétées de la CCT à partir du 9 mai 1983 parce que la GRC avait saisi ses dossiers, étaient dénuées de tout fondement. De fait, M. Turner a obtenu copie de documents que la GRC avait en sa possession pour ses propres fins. Il était également en mesure de satisfaire aux exigences valides et courantes stipulées par le permis, mais il est passé outre.

"Les événements documentés depuis la première demande adressée à M. Turner pour obtenir les renseignements nécessaires sur le fonctionnement de sa société montrent clairement qu'il a été traité de façon équitable."

Le Ministre a souligné que la CCT avait agi comme elle le devait, en suspendant et ensuite en annulant le permis de Turn-Air Ltd., car son assurance avait été annulée comme il en avait reçu notification en février. À cela venait s'ajouter l'absence de réponse de M. Turner concernant l'obligation de fournir certaines données statistiques et opérationnelles à la CCT, obligation à laquelle doivent se plier tous les transporteurs.

"La CCT, a expliqué M. Crosbie, a besoin de ces renseignements pour un certain nombre de raisons. Un permis de transport aérien est délivré lorsqu'il est établi qu'il existe une demande pour un service donné. Les titulaires de ces permis doivent remettre des états trimestriels sur leurs opérations, par exemple les heures de vol, les recettes et le type d'appareil.

"Ces renseignements sont utilisés pour évaluer l'à-propos des services aériens commerciaux dans tout le pays. Ils permettent également de contrôler une opération établie pour servir le public. Ces renseignements ne servent pas seulement à des fins de réglementation mais aussi au Bureau canadien de la sécurité aérienne."

M. Crosbie a fait remarquer que le cas Turn-Air n'est pas unique. Depuis juillet 1986, le Comité des transports aériens de la CCT a envoyé 220 lettres de sommation à des transporteurs qui avaient négligé de présenter leurs états. La grande majorité des transporteurs respectent ces exigences avec le résultat que seulement six permis ont été annulés au cours de cette période de neuf mois.

En 1985, le ministre des Transports de l'époque, en plus de convenir de modifier l'ordonnance initiale de la CCT en la remplaçant par une suspension d'un an, a également examiné la façon dont le cas de M. Turner avait été traité. Il en avait conclu qu'il y aurait lieu d'offrir à M. Turner un paiement de 15 000 \$ à titre gracieux; cette offre ne visait ni à indemniser M. Turner pour la perte de son entreprise, et ne constituait pas une reconnaissance de responsabilité de la part du gouvernement.

"Je regrette que la situation personnelle de M. Turner soit si pénible, mais je me sens obligé de rectifier les faits et de rétablir la véritable chronologie des événements, a dit M. Crosbie. La CCT et le gouvernement ne sont aucunement responsables de la situation de Turn-Air Ltd. ou de M. Turner, et n'ont aucune obligation de compenser ce dernier pour les pertes qu'il prétend avoir subi."

Note: On trouvera ci-joint une chronologie des événements.

Personne-ressource: René Mercier
Cabinet du Ministre
(613) 996-7501

OBJET: Chronologie des événements
entourant l'affaire Turn-Air Ltd.

Voici une chronologie des faits qui ont conduit à l'annulation du permis n° ATC 1104/60(C) de Turn-Air Ltd.

- Le 8 septembre 1983 Le certificat d'exploitation de Turn-Air Ltd. est suspendu parce que le transporteur n'employait pas de chef pilote et qu'en conséquence il contrevenait à une ordonnance de la navigation aérienne comme le stipule la Loi sur l'aéronautique.
- Le 28 octobre 1983 Le Comité des transports aériens envoie à Turn-Air Ltd. une lettre de justification recommandée avec accusé de réception dans les 30 jours, la compagnie ayant omis de déposer l'état 15 pour le deuxième trimestre de 1983 et l'état 30 du 15 janvier, du 15 avril et du 15 juillet 1983.
- Le 15 décembre 1983 Dans son ordonnance n° 1983-A-554, le Comité des transports aériens décide de suspendre le permis de Turn-Air Ltd. n° ATC 1104/60(C) du 15 mars 1984 au 28 mars 1984, pour avoir enfreint le Règlement sur les taxes de mise en place, C.R.C., 1978, c. 73.
- Le 5 janvier 1984 L'ordonnance n° 1984-A-7 est envoyée à Turn-Air Ltd., pour avoir négligé de répondre à la lettre recommandée avec accusé de réception du 28 octobre 1983. En vertu de l'ordonnance, le permis de Turn-Air Ltd. a été suspendu 30 jours après la date d'émission de l'ordonnance. De plus, le titulaire devait faire parvenir une lettre de justification dans les 60 jours suivants la date de ladite ordonnance, lui demandant de démontrer qu'il n'y a pas lieu d'annuler son permis.

Le 20 février 1984

Après avoir été informé par l'assureur de Turn-Air Ltd. que la police d'assurance visant le service aérien commercial de cette compagnie avait été annulée, le Comité des transports aériens demande à Turn-Air Ltd., dans une lettre recommandée avec accusé de réception, de soumettre un nouveau certificat d'assurance en règle. Dans sa lettre, le Comité souligne que l'exploitation d'un service aérien commercial sans police d'assurance constitue une grave infraction au Règlement sur les transporteurs aériens et que si la compagnie ne dépose pas un nouveau certificat d'assurance dans les 30 jours suivant la date d'envoi de la lettre, une ordonnance sera rendue, en vue de suspendre le permis de Turn-Air Ltd. 15 jours suivant la date d'émission de l'ordonnance. De plus, Turn-Air Ltd. serait tenue d'envoyer une lettre de justification dans les 60 jours suivant la date de l'ordonnance, démontrant qu'il n'y a pas lieu d'annuler son permis d'exploitation. Le Comité des transports aériens n'a pas reçu le nouveau certificat d'assurance. Cependant, il n'a pas envoyé d'ordonnance de justification.

Le 8 mars 1984

On présente au CTA un rapport administratif dans lequel il est recommandé d'annuler le permis de Turn-Air Ltd. n° ATC 1104/60(C), aucun des états d'exploitation n'ayant été reçus dans les délais voulus et Turn-Air Ltd. n'ayant pas demandé au Comité de rétablir son permis. Le Comité des transports aériens se rallie à la recommandation d'annulation du permis.

Le 13 mars 1984

Le comité reçoit une réponse à l'ordonnance n° 1984-A-7 de F.J. Turner de Turn-Air Ltd., en date du 5 mars 1984. Dans sa réponse, le titulaire attribue le retard dans le dépôt des états au changement de personnel et au manque de fonds, qui l'empêchaient de fonctionner normalement. Il indique également que les renseignements nécessaires seront fournis au Comité des transports aériens, comme demandé. Le titulaire ne mentionne nullement que les dossiers de la compagnie ont été saisis par la GRC.

Le 20 mars 1984

La lettre du 13 mars 1984 envoyée par Turn-Air Ltd. est présentée au Comité avec le supplément du rapport administratif du 8 mars 1984 susmentionné. Dans le supplément, on fait observer que les états demandés n'ont toujours pas été fournis et que la réponse à l'ordonnance de justification n'est pas satisfaisante. Le Comité des transports aériens décide alors que les procédures d'annulation du permis de Turn-Air Ltd. doivent avoir lieu, comme il a déjà été autorisé.

Le 4 avril 1984

L'ordonnance n° 1984-A-130 annulant le permis de Turn-Air Ltd. n° ATC 1104/60(C) est émise. L'ordonnance précise que la réponse de Turn-Air Ltd. à l'ordonnance n° 1984-A-7 du 5 janvier 1984 n'est pas satisfaisante. (Au moment de l'annulation du permis, le certificat d'exploitation de Turn-Air Ltd. avait déjà été suspendu par le ministère des Transports, et la compagnie n'avait plus de police d'assurance applicable à l'exploitation de son service aérien commercial).

Le 7 mai 1984

Turn-Air Ltd. dépose une requête en révision de l'ordonnance n° 1984-A-130 et fait savoir que ses livres ont été saisis par la GRC à Yellowknife et qu'il lui était par conséquent impossible de déposer les relevés demandés.

Le 11 mai 1984

Turn-Air Ltd. est informée par télex que sa requête en révision n'a pas été déposée dans le délai fixé, et qu'une prorogation de délai peut être demandée en vertu de l'article 94 des Règles générales de la CCT.

Le 10 septembre 1984

Turn-Air Ltd. demande officiellement l'autorisation de soumettre une requête en révision de l'ordonnance du 4 avril 1984 qui annule le permis d'exploitation.

Le 11 octobre 1984

Après étude de la demande d'autorisation, le Comité de révision exige que l'on continue d'étudier l'affaire, et que des précisions soient demandées à la GRC concernant la saisie des documents du requérant.

Le 26 novembre 1984

En réponse à une lettre reçue de l'avocat du Comité de révision, l'agent Kevin Vickers du détachement de la GRC de Yellowknife (T.-N.-O.) confirme les renseignements contenus dans les dossiers du CTA selon lesquels le 19 mars 1984, Fred Turner s'est rendu aux bureaux de la GRC pour demander l'autorisation de photocopier des documents qui avaient été saisis dans ses bureaux. L'agent Vickers ajoute que l'on a acquiescé à la demande de M. Turner et ce, sans frais. En plus, l'agent Vickers informe le Comité de révision que Fred Turner s'est également présenté en quelques occasions aux bureaux de la GRC pour photocopier des documents saisis lors d'autres enquêtes.

Le 20 décembre 1984

Le Comité de révision reconsidère la demande d'autorisation de Turn-Air Ltd. et à son avis, aucun élément de preuve soumis ne justifie la révision de l'Ordonnance d'annulation du permis émise par le Comité des transports aériens en avril 1984. À son avis, le Comité des transports aériens n'a commis aucune erreur de droit ni de fait en annulant le permis ATC 1104/60(C), qui autorisait Turn-Air Ltd. à exploiter un service de transport aérien de la classe 4 (VARA) à Yellowknife (T.-N.-O.), parce que le titulaire avait omis de soumettre les états requis. Le Comité de révision estime que Fred Turner a eu accès aux documents avant l'annulation de son permis d'exploitation et qu'il aurait pu ainsi satisfaire aux exigences du CTA concernant le dépôt des états manquants. La demande de prorogation de délai, en vue de la présentation d'une requête en révision aux termes de l'article 94, est par conséquent rejetée.

Le 8 janvier 1985

Turn Air Ltd. est avisée par lettre de la décision du Comité de révision de rejeter sa demande d'autorisation.

La participation directe de la Commission dans l'affaire Turn-Air Ltd. a pris fin lorsque le Comité de révision a rejeté la demande d'autorisation de Turn-Air Ltd. À noter que le Comité des transports aériens et le Comité de révision, en tant que composants de la Commission canadienne des transports, organisme quasi-judiciaire, ont donné à Turn-Air Ltd. tout le temps voulu pour justifier ses actions. Ils se sont basés sur les éléments de preuve qui leur avaient été soumis, et ont appliqué les règles de la justice naturelle dans les décisions qu'ils ont rendues en vertu de la Loi sur l'aéronautique, du Règlement sur les transporteurs aériens et des Règles générales de la CCT.

Voici un résumé chronologique des événements qui se sont déroulés après la participation de la Commission canadienne des transports à cette affaire:

Le 25 mars 1985

Par voie de télex, M. Fred Turner interjette appel de l'annulation du permis d'exploitation de Turn-Air Ltd. auprès du ministre des Transports.

Le 30 mai 1985

En vertu du décret CP 1985-1809, le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, annule l'ordonnance 1984-A-130 et y substitue une suspension de permis d'un an, soit jusqu'au 4 avril 1985. (Cette ordonnance rétablissait le permis d'exploitation de Turn-Air Ltd., mais il est à noter que le titulaire du permis ne détient pas de certificat d'exploitation valable du ministère des Transports ni aucune police d'assurance comme l'exige le Règlement sur les transporteurs aériens.)

Le 26 mars 1986

En vertu du décret CP 1986-18/67 et sur la recommandation du ministre des Transports et du Conseil du Trésor, le gouverneur en conseil autorise le paiement à titre gracieux de la somme de 15 000 \$ à M. Fred Turner.

Le 3 avril 1986

Avant le versement du paiement à titre gracieux, M. Turner de Turn-Air Ltd. saisit la Cour fédérale d'une réclamation de deux millions de dollars contre la Couronne pour des dommages découlant de l'annulation du permis d'exploitation de Turn-Air Ltd.

La Couronne a fait valoir qu'elle n'a aucune responsabilité légale dans cette affaire, et que M. Turner peut toujours recevoir le paiement à titre gracieux de 15 000 \$ à la condition qu'il abandonne toute réclamation contre elle.

Le 25 mars 1987

Le ministre des Transports, par voie de lettre, fait savoir à M. Benjamin qu'il n'a pas l'intention de poursuivre l'affaire, et que si M. Turner ne veut pas recevoir le paiement à titre gracieux de 15 000 \$, il peut s'en remettre à la Cour fédérale.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Transport Commission:

Paul Langlois, Chairman, Air Transport Committee;
Dr. John Marko, Executive Director, Air Transport
Committee;
K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des transports:

Paul Langlois, président, Comité des transports aériens;
John Marko, directeur exécutif, Comité des transports
aériens;
Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale
intérimaire.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 38

Tuesday, May 19, 1987
Thursday, May 21, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 38

Le mardi 19 mai 1987
Le jeudi 21 mai 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 96(2), consideration of
programs and policies regarding Turn Air Ltd.

Consideration of its Order of Reference dated
Monday, March 2, 1987 relating to the Main
Estimates 1987-88 under TRANSPORT

CONCERNANT:

En vertu de l'article 96(2) du Règlement, l'étude
des politiques et des programmes concernant Turn
Air Ltd.

Étude de l'ordre de renvoi du lundi 2 mars 1987
relatif au budget principal 1987-1988 sous la
rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable John Crosbie,
Minister of Transport

WITNESSES:

(see back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable John Crosbie,
Ministre des transports

TÉMOINS:

(voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité
Mary MacDougall

ORDER OF REFERENCE

Monday, March 2, 1987

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, L55, 60, 65, 70, 75, 80, 85 and 90 for the fiscal year ending March 31, 1988, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

MICHAEL B. KIRBY

For the Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 2 mars 1987

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, L55, 60, 65, 70, 75, 80, 85 et 90, Transports, pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1988, soient déferés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Pour le Greffier de la Chambre des communes

MICHAEL B. KIRBY

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 19, 1987

(63)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:37 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Members present: Jim Fulton for Iain Angus; Robert E.J. Layton for Ross Belsher.

Other Members present: David Kilgour, Blaine A. Thacker.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witness: From the Canadian Transport Commission: K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

Pursuant to Standing Order 96(2), the Committee resumed consideration of the programs and policies of the Department of Transport and the Canadian Transport Commission with regard to Turn Air Ltd. (*See Minutes of Proceedings, dated Friday, May 15, 1987.*)

Margaret Bloodworth made brief opening comments.

After debate, it was agreed,—That the Committee proceed to meet *in camera*.

At 10:25 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:30 o'clock a.m., the sitting resumed *in camera*.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 21, 1987 (64)

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Members present: Leo Duguay for Ross Belsher; Len Gustafson for Joe Reid.

Other Members present: Jim Fulton, Blaine A. Thacker.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Appearing: Hon. John Crosbie, Minister of Transport.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 19 MAI 1987

(63)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 37, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membres suppléants présents: Jim Fulton remplace Iain Angus; Robert E.J. Layton remplace Ross Belsher.

Autres députés présents: David Kilgour, Blaine A. Thacker.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoin: De la Commission canadienne des transports: Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire.

Conformément au mandat que lui confie l'article 96(2) du Règlement, le Comité examine de nouveau les programmes et les politiques du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports pour ce qui concerne la société *Turn Air Ltd.* (*Voir Procès-verbaux du vendredi 15 mai 1987.*)

Maître Margaret Bloodworth fait de brèves remarques préliminaires.

Après débat, il est convenu,—Que le Comité adopte le huis clos.

À 10 h 25, le Comité interrompt les travaux.

À 10 h 30, le Comité reprend les travaux à huis clos.

À 11 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 21 MAI 1987 (64)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Membres suppléants présents: Leo Duguay remplace Ross Belsher; Len Gustafson remplace Joe Reid.

Autres députés présents: Jim Fulton et Blaine A. Thacker.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Comparait: L'honorable John Crosbie, ministre des Transports.

Witness: From the Department of Transport: D.C. McAree, Executive Director, Airports Authority Group.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated Monday, March 2, 1987 relating to the Main Estimates 1987-88 under TRANSPORT.

On Vote 1.

The Minister, with the witness, answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., this day.

AFTERNOON SITTING (65)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Acting Chairman, Gordon Taylor, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Other Member present: Blaine A. Thacker.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Department of Transport: R.M. Withers, Deputy Minister; Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; D.C. McAree, Executive Director, Airports Authority Group; R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Group, and Commissioner, Canadian Coast Guard; John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning.

Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, March 2, 1987 relating to the Main Estimates 1987-88 under TRANSPORT.

On Vote 1.

The witnesses answered questions.

At 5:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall
Clerk of the Committee

Témoin: Du ministère des Transports: D.C. McAree, directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports.

Le Comité entreprend d'examiner son ordre de renvoi du lundi 2 mars 1987 relatif au budget principal des dépenses de 1987-1988, sous la rubrique intitulée TRANSPORTS.

Crédit 1.

Le Ministre et le témoin répondent aux questions.

À 12 h 10, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre, aujourd'hui, à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (65)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Gordon Taylor, (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Autre député présent: Blaine A. Thacker.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: R.M. Withers, sous-ministre; Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination; D.C. McAree, directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports; R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Groupe marin, et Commissaire de la Garde côtière canadienne; John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification des mesures d'urgence.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du lundi 2 mars 1987 relatif au budget principal des dépenses de 1987-1988, sous la rubrique intitulée TRANSPORTS.

Crédit 1.

Les témoins répondent aux questions.

À 17 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Mary MacDougall

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, May 19, 1987

• 0938

The Chairman: Colleagues, I see a quorum. Perhaps we have a full quorum to continue our deliberations in the Turn-Air matter. We had the CTC officials and Mr. Langlois with us at the end of the hearings on Friday morning. If I could call the CTC back, and hopefully. . .

I thought members were starting to exhaust themselves with the CTC and we were coming to the DOT, who are also here this morning. So the thought of the Chair—and I am in the hands of the committee—is that certainly in terms of this morning. . . and I appreciate members are here after the long weekend. I wondered over the weekend whether 9.30 a.m. was a good time, with people flying back, or whether 11 a.m. would have been more appropriate. But we have the quorum here. The thought of the Chair is to continue the proceedings with the officials and then to have Mr. Turner as the witness at 3.30 p.m. This most likely would conclude the initial hearings. Then the committee has to decide what the intent of this hearing is and where we go from there.

We know the Minister is coming on Thursday at 9.30 a.m. on estimates; this has been confirmed. I think again in preparation for this matter, members are going to find out very soon that the officials of DOT are going to be able to give us some factual evidence. Frankly, in terms of a couple of key questions, they are not going to be able to answer. It is going to be within the ministerial prerogative. Obviously members will want to pursue that with the Minister when he comes. I am in your hands, but I think the CTC should come back now—I thought we had exhausted the questions—and then we would go to DOT to see where that leads us. It is hoped we can wind up this section before 12 p.m. Mr. Kilgour.

• 0940

Mr. Kilgour: Mr. Chairman, I think fellow members will agree there was a lot of hearsay evidence from Ms Bloodworth and Mr. Langlois at the last meeting. I think we agreed that Mr. Turner would like to give his side of the story. As a trial lawyer, you will know that usually you hear the point of view of the person most directly involved before you allow people to give a great deal of hearsay evidence. Would it not be sensible to have Mr. Turner give his side of the story to the committee and

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 19 mai 1987

Le président: Messieurs les membres du Comité, nous avons le quorum, peut-être même un quorum suffisant pour que nous continuions notre étude de l'affaire Turn-Air. A la fin de notre séance de vendredi matin, des représentants de la Commission canadienne des transports et M. Langlois ont comparu devant nous. Alors, je rappelle la CCT, et j'espère que. . .

J'avais l'impression que les membres du Comité en avaient presque fini avec la CCT et que nous allions interroger le ministère des Transports, qui comparait aussi ce matin. Ce matin, donc, je m'en remets à la volonté du Comité, et je pense que. . . à propos, j'apprécie la présence des membres après cette longue fin de semaine. Durant la fin de semaine, je me demandais si 9h30 était une heure convenable pour les gens qui reviendraient en avion, ou si 11 heures aurait été une heure plus appropriée. Mais nous avons bien le quorum. A mon avis, il serait bon de continuer à interroger les représentants des organismes gouvernementaux, et ensuite, d'entendre le témoignage de M. Turner à 15h30, ce qui mettrait probablement fin à nos audiences initiales. A ce moment-là, le Comité devra décider quel est le but de cette audience et ce que nous ferons ensuite.

Il est confirmé que le ministre comparaitra jeudi, à 9h30, pour discuter du Budget des dépenses. Tout à l'heure, les représentants du ministère des Transports pourront fournir des renseignements basés sur des faits aux membres du Comité, ce qui les aidera à se préparer pour cette discussion-là. Très sincèrement, je crois qu'ils ne seront pas en mesure de répondre à ces deux questions clés, qui relèvent de la prérogative ministérielle. Je suis certain que les députés souhaiteront reprendre le débat là-dessus avec le ministre lui-même. C'est à vous de décider, mais je crois qu'il faudrait maintenant rappeler la CCT—puisque nous étions arrivés au bout de nos questions—pour que nous puissions ensuite passer au ministère des Transports et aviser à partir de là. J'espère que nous allons pouvoir en terminer avec cet article d'ici midi. Monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Je pense que les autres députés conviendront que, lors de la dernière réunion, M^{me} Bloodworth et M. Langlois ont surtout témoigné par oui-dire. Nous étions également convenus, sauf erreur, que M. Turner aurait la possibilité de présenter sa version. Les juristes parmi nous n'ignorent pas qu'en général, on entend en premier lieu la personne la plus directement impliquée avant d'en autoriser d'autres à témoigner par oui-dire. Ne serait-il pas plus raisonnable de laisser M.

[Texte]

then perhaps get back to questioning the nine or ten people who are here from the CTC?

The Chairman: Mr. Kilgour, this is not a trial. We agreed there has been a lot of hearsay. There has been a lot of publicity in the media about the Turner matter. It is why it is before the committee. In organizing these meetings, it was the thought that officials should be able to give their side factually. We are coming to a moment of truth in the sense of what this committee is going to do with what our hearings have been about.

If we write a report, is that report going to adversely prejudice and affect the rights of Mr. Turner in another form? I think it is a very serious question. This is not a trial. It is the dilemma of coming before a parliamentary committee. The rules are not quite as strict in terms of evidence. The officials who are here and were here Friday are here to give the factual side from their involvement. It is up to the committee to decide where we go from there.

Mr. Kilgour: The last thing we did on Friday was agree that Mr. Turner would give his side of the story on Tuesday. Would it not be appropriate to have Mr. Turner take the stand this morning? Then we can recall the CTC if we want to hear any more hearsay evidence from them.

The Chairman: We have not concluded with the CTC. I think we can conclude in two minutes. Let us find out where we are going on this thing. Certainly, I think it is very interesting that Mr. Turner wants to give evidence. It is certainly his prerogative and there is no attempt by the Chair to foreclose that. If we get on with it, we are going to conclude with the officials before noon and he will have from 3.30 p.m. on.

Mr. Kilgour: He would like to give his evidence this morning. Obviously he will abide by the wishes of the Chair. Unless somebody feels he has to ask more questions of the CTC, have we not heard enough from them? Virtually everything they were giving us was hearsay evidence.

The Chairman: It is not hearsay evidence, but I think we have heard almost everything. In terms of the CTC, I agree with you. We were to hear the officials' side of the story, which had been getting a lot of publicity. Many members were very involved and interested in it. That was the way the committee hearings were drawn up. It is the way the Chair would like to conclude this part of it. We may be able to get to Mr. Turner this morning, Mr. Kilgour.

[Traduction]

Turner présenter sa version des choses au Comité, pour revenir ensuite à l'audition des neuf ou dix personnes qui représentent ici la CCT?

Le président: Monsieur Kilgour, nous ne sommes pas ici à une audience de tribunal. Effectivement, il y a eu beaucoup de oui-dire, et les médias ne se sont pas privés de faire un battage considérable autour de l'affaire Turner. C'est d'ailleurs pourquoi notre Comité en est saisi. Nos audiences ont précisément pour objet de permettre aux représentants des organismes concernés de présenter leur point de vue, faits à l'appui. Nous en arrivons à présent à un moment de vérité, car il nous faut décider, en tant que Comité, de l'usage que nous allons faire du fruit de nos audiences.

Si, par exemple, nous rédigeons un rapport, ce dernier risque-t-il de porter préjudice à M. Turner en empiétant sur ses droits? C'est là une question très grave. Même si nous ne sommes pas une instance judiciaire—car les règles de témoignage ne sont pas aussi strictes—le fait de comparaître devant un comité parlementaire n'est pas chose anodine. Les fonctionnaires qui comparaissent aujourd'hui et qui ont comparu vendredi doivent décrire de façon concrète la part qu'ils ont joué dans cette affaire. Mais il appartient au Comité de décider quelle suite lui donner.

M. Kilgour: Vendredi, avant de nous séparer, nous sommes convenus que M. Turner présenterait mardi sa version des choses. Ne serait-il pas préférable de le laisser témoigner ce matin? Nous pourrions ensuite reconvoquer la CCT si nous désirons obtenir davantage de témoignages par oui-dire de sa part.

Le président: Nous n'en avons pas encore terminé avec la CCT, mais nous pouvons le faire en l'espace de deux minutes. Voyons un peu où nous en sommes: je me réjouis certes que M. Turner souhaite témoigner; il en a d'ailleurs parfaitement le droit, et la présidence n'entend nullement l'en empêcher. Si nous poursuivons notre séance, nous en aurons terminé avant midi avec les fonctionnaires, ce qui nous laissera la possibilité de reprendre à partir de 15h30.

M. Kilgour: M. Turner souhaiterait témoigner ce matin, même s'il se déclare, bien évidemment, à la disposition de la présidence. Par conséquent, à moins que quelqu'un souhaite poser d'autres questions à la CCT, je crois qu'ils ont amplement témoigné, d'ailleurs sous forme de oui-dire essentiellement.

Le président: Il ne s'agissait pas de témoignages par oui-dire, mais de toute façon, je crois que nous avons entendu l'essentiel, et pour ce qui est de la CCT, je suis d'accord avec vous. Nous étions censés entendre la version des fonctionnaires, laquelle avait fait l'objet d'une publicité considérable. De nombreux députés s'y intéressaient de très près, et c'est à cette occasion que l'on a décidé que le Comité tiendrait des audiences. Voilà comment, selon la présidence, il y a lieu de conclure cette partie de l'audience. Monsieur Kilgour, nous serons peut-être en mesure d'entendre M. Turner ce matin.

[Text]

Mr. Kilgour: Very well.

The Chairman: If they ask direct questions, I think members will not be long with DOT. DOT is not going to be able to say much more than is in the chronology. In terms of a couple of the key questions, which are going to be somebody else—

Mr. Kilgour: Mr. Chairman, with respect, I agree we should finish with the CTC having started with them. I do not think we should put the DOT people on. Since Mr. Turner was asked to be here this morning, after we complete the CTC, I think we should go to Mr. Turner and then to the DOT.

The Chairman: The agreement was to get the official story. Then Mr. Turner. . . The committee has to decide where we are going. Unless the committee wishes to change the order, that is the way it should be. That is not to prejudice anybody, but Mr. Turner is going to be there. Quite frankly, I cannot believe he would not want to come after he had heard what all the officials said about him. He may be able to have certain comments and a rebuttal, thoughts that would help the committee.

Mr. Kilgour: If we follow the route you suggested we follow, are we going to agree that the DOT witnesses will be admonished from the minute they start to give their evidence, that they should not be giving hearsay evidence to this committee?

The Chairman: They will be admonished, but not any more than they were on Friday. If they get to stuff they do not know directly from their files, obviously that is hearsay. I think you will find they are going to be very short.

Could we have the CTC, if there are further questions on facts within their knowledge? I think we have almost concluded with the CTC. Then it will be the DOT.

What members have questions of the CTC at this stage?
Mr. Benjamin.

• 0945

Mr. Benjamin: All right. I will just let them get ready.

Ms Margaret Bloodworth (Acting General Counsel, Canadian Transport Commission): The vast majority of statements I gave on Friday came out of CTC files. That is indeed all I am able to tell you—whatever comes out of CTC files, or what I have determined from CTC employees.

In fact, I cannot think of anything that came from employees on Friday; it came from the files. Now, if that is not what the committee wants, I am not sure there is

[Translation]

M. Kilgour: Parfait.

Le président: Si les députés posent des questions directes, ils ne devraient pas en avoir pour longtemps avec le ministère des Transports, car les représentants de ce dernier n'auront pas grand-chose à ajouter au récapitulatif. En ce qui concerne, par ailleurs, les deux ou trois questions clés, adressées à quelqu'un d'autre. . .

M. Kilgour: Monsieur le président, je pense que nous devons, en effet, en terminer avec la CCT, puisque nous avons déjà commencé. Toutefois, sauf votre respect, je ne crois pas qu'il nous faille appeler les représentants du ministère des Transports. Étant donné que M. Turner a été convoqué ce matin, une fois que nous en aurons terminé avec la CCT, nous devrions, je crois, renoncer à entendre le ministère des Transports, et passer immédiatement à M. Turner.

Le président: Nous nous étions entendus pour obtenir la version officielle. Ensuite, M. Turner. . . Écoutez, c'est le Comité qui doit décider de la marche à suivre. Donc, à moins qu'il ne souhaite changer l'ordre des délibérations, nous allons nous en tenir là. Il ne s'agit pas de léser qui que ce soit, mais n'oublions pas que M. Turner va comparaître de toute façon. Très sincèrement, j'aurais du mal à croire qu'il pourrait hésiter à venir après tout ce que les fonctionnaires ont dit à son sujet. Il aura ainsi un droit de réplique, ainsi que la possibilité de formuler les observations qu'il jugera utiles pour le Comité.

M. Kilgour: Si nous suivons votre suggestion, monsieur le président, prendrons-nous au moins la précaution de recommander aux représentants du ministère des Transports, dès le début de leurs témoignages, d'éviter de témoigner sous forme de oui-dire?

Le président: Ils seront dûment avertis, mais de la même manière que vendredi. N'oubliez pas que s'ils en arrivent à des choses dont ils n'ont qu'une connaissance indirecte, il faudra de toute façon en arriver au oui-dire. D'ailleurs, à mon avis, ils seront extrêmement brefs.

Y a-t-il d'autres questions aux représentants de la CCT concernant les faits dont ils ont eu connaissance? Je crois que nous en avons pratiquement terminé avec la CCT et qu'il est temps de passer au ministère des Transports.

Certains députés souhaitent-ils poser des questions à la CCT? Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Merci, je leur laisse quelques instants pour se préparer.

Mme Margaret Bloodworth (avocate principale suppléante, Commission canadienne des transports): Le gros de mes déclarations de vendredi provenait des dossiers de la CCT. Je me borne donc à ce qui se trouve dans les dossiers de la CCT ou à ce que j'ai pu déterminer auprès d'employés de cette dernière.

En fait, vendredi dernier, tout ce que j'ai déclaré provenait directement des dossiers. Si cela ne correspond pas aux vœux du Comité, je ne vois pas très bien ce que

[Texte]

anything the three of us here can give you at all. That is what we understood you wanted—things from the files.

The Chairman: That is exactly what we wanted. Do you have anything further?

Ms Bloodworth: We were asked to provide some answers to some questions, Mr. Chairman. We have produced that, but only in English as of now. We will not have the French version until tomorrow morning.

Also, the answers to a couple of those questions had to be taken from some material that was filed by Mr. Turner. We would ask that Mr. Turner look at it and see whether he has any objections to our releasing it. I do not think it is particularly sensitive data, but it does come on forms that he filed in confidence. If Mr. Turner could do that first, I would appreciate it. We only have it in English at the moment. I do not know whether you wish to take it in English or not.

The Chairman: We have already officially distributed it in the committee, you know. If we could have it tomorrow... although in terms of the committee members, Ms Bloodworth, sometimes without an official distribution... If you could give it to the Chair, those members who want to pick it up can pick it up. That is one way to get around the problem of the translation. But if the committee insists, we can get it tomorrow. That means committee members may not be able to see it to ask questions of Mr. Turner or you, to amplify your questions. I think it would be helpful to the committee if you could give it to the clerk, who is not going to formally distribute it, but it will be here and members who want to pick it up can pick it up.

It would be helpful if you could discuss with Mr. Kilgour and Mr. Turner those areas where his documents were used to help give you the answer.

Ms Bloodworth: I have identified those. If Mr. Turner wants to look at them right away, or wants to wait for a break, that is fine—whatever he prefers.

The Chairman: Fine. We will not officially distribute it, but those members who want to look at the answers in English can, at the moment. We will have the bilingual translation by tomorrow.

Ms Bloodworth: Well, Mr. Chairman, the problem is they are all together. I cannot give you any of them until Mr. Turner has agreed. We can pull them apart, but it would be easier, I think, if Mr. Turner looked at it first. I

[Traduction]

notre délégation pourra vous apporter. Nous croyons que vous souhaitiez obtenir des informations provenant des dossiers.

Le président: C'est tout à fait ça. Y a-t-il autre chose?

Mme Bloodworth: Monsieur le président, on nous a demandé de répondre à certaines questions. C'est ce que nous avons fait, mais les documents correspondants sont établis en anglais seulement, et il nous faudra attendre demain pour en avoir la version française.

En outre, la réponse à quelques-unes de ces questions a dû être prélevée dans des documents qui ont été déposés par M. Turner. Il nous faudra donc lui demander de bien vouloir les examiner et s'il a une quelconque objection à ce que nous les divulguions. Je ne crois pas qu'il s'agisse de données susceptibles d'être protégées, mais il les a consignées sur des formulaires à caractère confidentiel. Je serai donc reconnaissante à M. Turner de bien vouloir accomplir en premier lieu cette formalité. Encore une fois, nous n'avons que la version anglaise, et je ne sais pas si les documents sont recevables dans une langue seulement.

Le président: Nous les avons déjà distribués officiellement aux membres du Comité, mais si nous pouvions les obtenir d'ici à demain... cela dit, madame Bloodworth, il n'est pas indispensable de procéder à une distribution officielle... Vous pourriez remettre les documents à la présidence et laisser les députés intéressés se servir. C'est là une des façons de contourner le problème de la traduction. Cela dit, si le Comité insiste, nous pourrions obtenir la version française dès demain. Mais seulement, les membres du Comité risquent alors de ne pas pouvoir s'en servir pour interroger M. Turner et vous-même ne les aurez pas sous la main au moment de répondre. Je crois qu'il vaut mieux que vous remettiez ces documents au greffier du Comité, qui n'en fera pas une distribution officielle, mais qui les tiendra à la disposition des députés souhaitant les consulter.

Il serait bon que vous puissiez tirer au clair avec M. Kilgour et M. Turner les domaines pour lesquels les documents de ce dernier ont été utilisés, afin de clarifier les choses.

Mme Bloodworth: Nous les avons identifiés. Si M. Turner souhaite les voir dès à présent, ou peut-être attendre que nous fassions une pause... de toute façon, libre à lui.

Le président: Parfait. Nous n'allons donc pas distribuer officiellement les documents; toutefois, les députés qui veulent en prendre connaissance en anglais peuvent le faire dès à présent, et demain, nous disposerons de la version bilingue.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, j'ai une difficulté: ces documents sont tous regroupés, et je ne puis vous les remettre qu'après avoir obtenu l'accord de M. Turner. Nous pouvons bien sûr les dissocier, mais je crois

[Text]

do not think he is going to have any problem, frankly. I do not see any problem with the information.

Mr. Kilgour: Well, maybe Ms Bloodworth would appreciate as a law officer of the Crown that if you bring in documents a minute or two before you intend to use them, and you ask a citizen whether he wants to give his release under the Privacy Act, then something is not exactly going the way it should go in a fair and just society, in my view. Perhaps Ms Bloodworth might have given us the documents on Friday—

The Chairman: She did.

Mr. Kilgour: —or maybe we can have them now and look at them.

The Chairman: Mr. Kilgour, she could not give you the documents on Friday; she just got the questions that the staff of the committee prepared. To keep it closed and tight the way you would evidently like to keep it. . . Let us forget about those answers and questions and wait until they are translated. Therefore, we are not going to have questions on the day; therefore the media is not going to be able to have them today, and therefore there may not be another opportunity for anyone to really examine them.

If that is the way you want it. . . We can bend over backwards here. This is not a court. Ms Bloodworth got those questions from the committee deliberations on Friday. How could she give the answers to us on Friday?

Mr. Kilgour: I am talking about the forms, of course. Mr. Turner is entitled under the laws of this land not to have to give his permission to have them released.

The Chairman: Are you here as Parliamentary Secretary or as a member?

Mr. Kilgour: Let us be clear about something, Mr. Chairman. The CTC is here to defend their point of view on the matter, are they not, in our adversary system?

• 0950

The Chairman: They are here to give factual evidence on the proceedings that involve Mr. Fred Turner and Turn-Air, having had a lot of publicity about the Turn-Air situation from you and many other members in the media. That is whole reason we are here. And if there is any suggestion of unfairness, we are not going to proceed.

I frankly think it is unfair to Mr. Turner, and everyone else who has been involved in this case if there is not any strong objection to those pertinent questions involving his documentation that the other questions and answers are not in the public domain. That is the whole reason why we are here this morning.

[Translation]

qu'il serait plus simple que M. Turner y jette un coup d'oeil. Franchement, je ne crois pas que ce genre d'information pose le moindre problème.

M. Kilgour: Je pense que M^{me} Bloodworth, qui est agent juridique de la Couronne, comprendra sans mal que lorsqu'on apporte un document quelques instants avant de s'en servir et que l'on accorde à un citoyen quelques instants à peine pour donner son autorisation aux termes de la Loi sur la protection de la vie privée, on fait une sérieuse entorse aux règles en vigueur dans une société soucieuse de justice et d'équité. M^{me} Bloodworth aurait pu, par exemple, nous transmettre les documents dès vendredi. . .

Le président: Elle l'a fait.

M. Kilgour: . . . nous pourrions également y jeter tout de suite un coup d'oeil.

Le président: Monsieur Kilgour, vendredi, elle n'était pas en mesure de vous remettre les documents, elle venait d'obtenir les questions préparées par le personnel du Comité. Pour respecter la règle à la lettre, comme vous semblez le souhaiter. . . laissons donc tomber ces questions et réponses et attendons qu'elles soient traduites. Il s'ensuit que nous n'aurons pas les questions aujourd'hui, il s'ensuit que les médias ne les auront pas non plus aujourd'hui, et il s'ensuit enfin que nous voyons peut-être s'envoler aujourd'hui la dernière occasion de les examiner sérieusement.

Si c'est ainsi que vous l'entendez. . . nous ne sommes pas un tribunal, et il y a des limites à nos possibilités. M^{me} Bloodworth n'a reçu que vendredi les questions provenant des délibérations du Comité. Je ne vois pas comment elle aurait pu nous donner ses réponses dès vendredi!

M. Kilgour: Je parle évidemment des formulaires. En vertu des lois de notre pays, M. Turner a le droit d'interdire leur divulgation.

Le président: Siégez-vous ici en tant que secrétaire parlementaire ou en tant que député?

M. Kilgour: Mettons les choses au point, monsieur le président. La CCT ne comparait-elle pas devant nous pour défendre son point de vue dans le cadre de notre système contradictoire?

Le président: Ils sont ici pour témoigner sur les faits qui entourent les procédures entamées à propos de M. Fred Turner et *Turn-Air*, étant donné la publicité que vous-mêmes et de nombreux médias aviez faite à *Turn-Air*. C'est pourquoi nous sommes ici, mais s'il faut mettre en doute l'équité de la procédure, mieux vaut nous arrêter.

Je crois franchement qu'il serait injuste envers M. Turner et toute personne impliquée dans cette affaire, en l'absence d'objection majeure aux questions relatives à cette documentation, que les autres questions et réponses ne soient pas du domaine public. C'est pourquoi nous sommes réunis ici ce matin.

[Texte]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I wonder if I might have a word with committee members, not in my capacity as Parliamentary Secretary, but as a Member of Parliament and having been a member of the bar for many years in the province of Alberta.

I submit to you on this committee that this whole process is fundamentally unfair. It is unfair in terms of process, because there is a judicial trial under way. Yet, in order for this committee and its inquiry to do its job, it has to get in some of the judicial evidence, without any of the protections of a trial. That evidence can be very highly prejudicial, (a), to Mr. Turner, who is a citizen, and to the CTC and our regulatory agencies that have a responsibility. Mr. Turner could be very much prejudiced in his legal trial, which as you know is for some \$2 million.

The CTC have certain responsibilities that we as Parliament have imposed upon them. Normally what would have happened, there might have been an accident where somebody was killed, and we would be doing an inquiry to see whether the CTC had followed the regulations, and if they had not followed it, we would be after them because they had not done their job as regulators. We are in a little different situation here, where they claim they have done their job and a citizen says, yes, they did their job, but too zealously.

Mr. Chairman, our role is primarily to inquire into the administration. I submit to you, sir, that it is premature, and that these hearings should be, at the very minimum, adjourned until that judicial process is over, because I think we are doing a very fundamental injustice to Mr. Turner and the whole process.

The Chairman: Mr. Thacker, your admonition to the Chair today is exactly some of the caveats I threw out to this committee on Friday. I do confess that when the committee decided to call Mr. Turner at that time, certainly the Chair did not appreciate that his lawsuit had been resurrected. I knew there was something sitting out there, but I did not appreciate that action had been taken.

I must say, when Mr. Kilgour starts to suggest there is going to be some unfairness here, I must say I am listening very carefully to you. I do not want anything to prejudice whatever the rights may be. We asked the officials to give evidence on documentation and facts within their file. There have been a couple of areas where there has been a little straying from that, understandably, in the questions and some of the answers. It was strictly to be a factual report. I must say I am concerned by this process.

What is the position of Mr. Turner if this committee decides to make a three-sentence report at the end of this hearing with the limitations that he does not have all his

[Traduction]

M. Thacker: Monsieur le président, j'aimerais faire une observation à l'intention des membres du Comité, non pas en ma qualité de secrétaire parlementaire, mais en tant que député et en tant que membre du barreau de la province de l'Alberta depuis bien des années.

J'aimerais dire aux membres du Comité que tout ce qui se passe ici est fondamentalement injuste, car il y a un procès en cours. Cependant, pour que le Comité puisse s'acquitter de sa tâche et enquêter valablement, il lui faut obtenir certaines preuves à caractère judiciaire sans aucune des protections que confère un procès. Or, cette preuve risque de porter gravement préjudice à M. Turner, en tant que particulier, mais aussi à la CCT et aux organismes réglementaires ayant une responsabilité en la matière. La position de M. Turner dans son procès, qui, vous le savez, porte sur un montant de 2 millions de dollars, risque d'en être fortement compromise.

La CCT doit s'acquitter de certaines responsabilités qui lui ont été dévolues par le Parlement. En temps ordinaire, suite à un accident mortel, nous aurions ouvert une enquête pour déterminer si la CCT avait appliqué les règlements en vigueur. En cas de réponse négative, nous les aurions poursuivis pour ne s'être pas acquittés de leur mission en tant qu'organisme réglementaire. La situation que nous étudions ici est légèrement différente: d'une part, la CCT affirme avoir fait son travail et, d'autre part, un citoyen vient nous dire qu'effectivement, elle a fait son travail, mais avec un zèle excessif.

Monsieur le président, notre rôle consiste avant tout à enquêter sur l'aspect administratif. Or, il me semble que ce que nous faisons est tout à fait prématuré et qu'il faudrait tout au moins reporter nos audiences jusqu'à ce que la procédure judiciaire ait été menée à bien; je crois en effet que nous causons un tort considérable à M. Turner et à l'ensemble de la procédure.

Le président: Monsieur Thacker, l'avertissement que vous venez de donner à la présidence rappelle singulièrement les réserves que j'avais moi-même exprimées vendredi dernier devant le Comité. Je dois reconnaître que, lorsque le Comité avait alors décidé de convoquer M. Turner, la présidence n'avait pas pleinement saisi que son procès avait repris. Je savais qu'il y avait quelque chose en préparation, mais je ne me rendais pas compte qu'une action avait été intentée.

Je dois dire que lorsqu'on nous parle d'injustice, comme vous venez de le faire ou comme l'a fait M. Kilgour, je vous prête une oreille très attentive, car je tiens à ce que les droits, quels qu'ils soient, soient préservés. Nous avons demandé aux fonctionnaires de témoigner en se fondant sur les documents et sur les faits contenus dans leurs dossiers. Dans un cas ou deux, les questions et les réponses n'ont pas strictement respecté cette règle et c'est, ma foi, compréhensible. Mais on devait s'en tenir à un énoncé de faits, et je dois dire que cette procédure m'inquiète.

Quelle sera la position de M. Turner si notre Comité décide de présenter, à la fin de cette audience, un rapport d'un paragraphe sans qu'il ait pu lui-même témoigner

[Text]

story in? We have heard from the officials and heard their point of view. What if this committee decides to say something in two or three sentences that could very well prejudice his lawsuit? That is a deliberation.

Now, I have Mr. Taylor, Mr. Ouellet, and Mr. Benjamin.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I regret I was not here on Friday, but in view of the fact there is a court case coming up, I do not see how we can review this thing without going into judicial matters. I think we are completely out of order in considering this before the court. All these things should be considered by the court, where a decision is made. I agree we should adjourn this meeting and not deal with it all at this time.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ouellet, and then Mr. Benjamin.

Mr. Ouellet: I appreciate the fear that our committee could do things that could jeopardize a court case. On the other hand, I thought, until very recently that certain members of this committee were convinced that a wrongdoing had taken place. Maybe it was right or maybe it was wrong, but a group of members of this committee were under the impression that Mr. Turner has been unjustly treated and that we should do something to correct this injustice in this regard. The idea was to try to seek some additional information.

• 0955

Frankly, the idea was to avoid a court case. Let us not kid ourselves: if there is a court case, the government or officials of the government are going to be represented by lawyers and all of these expenses are going to be paid by the taxpayers of Canada.

This man alone, who may or may not have been negligent—I do not know. . . the reality is that he lost his licence and he is almost bankrupt. He is all alone in fighting big government. I have the feeling this committee could do something to help to correct this.

I am not saying the officials were wrong in applying the law. I think it is now evident, since we started questioning the officials, that they are going to indicate that what they did was properly correct for them to do in applying the law. What we are dealing with is that maybe officials in applying the law were a little over-zealous. Circumstances could play in favour of Mr. Turner.

We are merely seeking information. As we are seeking information, the attitude I sense among those who are answering us is as if they were on trial. I do not think it is fair to put them on trial. I do not want to make a trial of

[Translation]

pleinement? Nous avons déjà entendu le point de vue des fonctionnaires. Qu'en sera-t-il si le Comité décide de se borner à une déclaration de quelques lignes qui risque fort de compromettre l'issue de son procès? C'est là une question qui mérite d'être méditée.

J'ai à présent sur ma liste M. Taylor, M. Ouellet et M. Benjamin.

M. Taylor: Monsieur le président, je regrette de n'avoir pas été présent vendredi, mais, étant donné l'imminence d'un procès, je ne vois pas comment nous pourrions traiter de cette question en laissant de côté l'aspect judiciaire. Je crois que nous outrepassons gravement nos prérogatives en nous saisissant de cette affaire avant le tribunal. C'est à ce dernier qu'il appartient d'étudier la question et de rendre une décision. Je pense, moi aussi, que nous devons lever la séance et nous abstenir, pour l'instant, de traiter de ce problème.

Le président: Je vous remercie, monsieur Taylor. Monsieur Ouellet, vous avez la parole, puis ce sera au tour de M. Benjamin.

M. Ouellet: Je comprends que vous vous inquiétiez du risque de mettre en péril le déroulement normal d'un procès. D'un autre côté, je croyais, encore tout récemment, que certains membres du Comité étaient convaincus qu'un méfait avait été commis. À tort ou à raison, plusieurs membres du Comité avaient l'impression que M. Turner avait été injustement traité et qu'il y avait lieu d'essayer de redresser cette injustice, en commençant par obtenir des informations supplémentaires.

À vrai dire, il s'agissait de chercher à éviter une procédure judiciaire. Ne nous faisons pas d'illusion: si procédure judiciaire il y a, le gouvernement ou ses fonctionnaires seront représentés par des avocats, et la dépense devra être supportée par les contribuables canadiens.

Il se peut que cet homme, qui se retrouve seul aujourd'hui, ait été coupable de négligence, je n'en sais rien. . . Toujours est-il qu'on lui a retiré son permis d'exercer et qu'il est au bord de la faillite. Il n'est pas le premier à se retrouver aux prises avec la machine gouvernementale. Pour ma part, je crois que notre Comité pourrait tout de même essayer de remédier à cette situation.

Je ne veux pas dire que les fonctionnaires ont mal appliqué la loi. Je crois qu'en les interrogeant, nous avons compris qu'ils soutiendront avoir appliqué la loi à bon escient. Ce dont nous traitons, c'est peut-être d'un excès de zèle de la part des fonctionnaires, et il n'est pas impossible que les circonstances jouent en faveur de M. Turner.

Nous nous bornons à chercher à obtenir des informations. Or, ce faisant, j'ai l'impression que les personnes que nous interrogeons se comportent comme si elles étaient au banc des accusés. Je ne crois pas qu'il soit

[Texte]

the decisions of officials who made decisions in the past. What we have to look at is not the past but the future.

Frankly, I believe the way things are going is not conducive to helping Mr. Turner and it is not helpful. All the officials are running for cover or are hoping to justify what they did. Maybe they all have reasons to justify what they did. But if it goes to a court case, it is going to be long process and it is going to be costly to the government, no doubt. All of these court cases are very costly. In the meantime, Mr. Turner might end up totally broke with no chance at all of resuming his activities with his company.

So I am saying to you, Mr. Chairman, what started as being a good intention by a group of us to try to look factually at what took place and to make recommendations to the Minister for an *ex gratia* payment of some magnitude that could satisfy Mr. Turner is turning sour. I regret it very much. My intention was for us on this committee to look at the circumstances, not to put on trial the officials who made decisions in the past, but to look at the circumstances and possibly as a committee in a non-partisan fashion to make a recommendation to the Minister for a certain amount of money of *ex gratia* payment. I think what we are doing is taking much greater proportions than I was expecting in the first place.

The Chairman: I am interested in your contribution, Mr. Ouellet, and perhaps a little confused. Are you saying...? I understand the good intention to bring this out and the thoughts of all members about having a lot of hearsay and a lot of newspaper media attention on the Turn-Air matter. He had been before the committee once before under the NTA. Certainly Mr. Benjamin has been pressing this case with questions in the House and other places. There was this good intent, but am I to interpret that you are saying that because it is turning sour, we should not proceed any further?

• 1000

I am very concerned about doing an injustice. What is his position? Hearing only the evidence of the officials, this committee makes a three-line recommendation. What we have heard would indicate that he has two courses of action: either accept the *ex gratia* payment or proceed with his lawsuit. Does that prejudice his case? He has not had a full hearing. We know that he is not going to have a full hearing.

We are not a court. We are not going to draw on all the witnesses he may have. I think it is a very legitimate point. However, I am trying to get to the conclusion of your comments. Because it is turning sour—and I agree with you that it is—should we desist and adjourn this hearing pronto?

[Traduction]

juste de les traiter ainsi, et je ne tiens nullement à faire le procès de décisions prises par des fonctionnaires il y a déjà un certain temps. Ce qui doit nous intéresser, c'est l'avenir, pas le passé.

Pour parler franchement, je crois que la façon dont les choses évoluent n'est guère favorable à M. Turner. Tous les fonctionnaires cherchent avant tout à se mettre à l'abri ou à justifier les mesures qu'ils ont prises. Ils ont peut-être tous de bonnes raisons, mais quoi qu'il en soit, s'il y a un procès, cela va coûter très cher, l'expérience l'a prouvé. Quant à M. Turner, il aura sans doute été saigné à blanc entretemps et ne pourra plus reprendre ses activités auprès de sa société.

En conséquence, monsieur le président, ce qui au début était un acte de bonne volonté de notre part, c'est-à-dire essayer d'examiner les faits pour ensuite présenter des recommandations au ministre en vue d'un paiement à titre gracieux substantiel susceptible de satisfaire M. Turner, est en train de s'envenimer, et je le regrette profondément. J'ai souhaité que notre Comité se penche sur les circonstances du cas, sans chercher à faire le procès de fonctionnaires et de leurs décisions; il devait s'agir, pour notre Comité, de faire une recommandation impartiale au ministre en vue d'un versement à titre gracieux. Je crois que les choses ont pris des proportions auxquelles nous ne nous attendions absolument pas.

Le président: Je vous écoute avec intérêt, monsieur Ouellet, mais je ne suis pas sûr de vous avoir tout à fait compris. Je comprends très bien la bonne intention qui a présidé à cette initiative et la préoccupation des membres du Comité à propos du recours au témoignage par oui-dire et à propos de la publicité faite par les médias à l'affaire *Turn-Air*. L'intéressé avait, je le rappelle, déjà comparu devant notre Comité aux termes de la Loi nationale sur les transports. M. Benjamin, de son côté, n'a pas cessé d'intervenir à propos de cette affaire, que ce soit à la Chambre ou ailleurs. Les bonnes intentions étaient là, pas de doute; mais dois-je comprendre que, vu l'évolution défavorable dont vous avez parlé, vous seriez partisan d'arrêter les frais?

Je tiens absolument à ce que nous évitions toute injustice. Quelle est sa position? Sur la base du témoignage des fonctionnaires, notre Comité formule une recommandation qui tient en trois lignes. D'après ce que l'on nous a dit, il a le choix entre deux options: soit accepter le paiement à titre gracieux, soit maintenir les poursuites judiciaires. Est-ce que cela compromet son procès? Il n'a pas eu d'audience véritable, et nous savons qu'il n'en aura pas.

Nous ne sommes pas un tribunal et nous n'allons pas convoquer tous les témoins qu'il pourrait présenter. C'est donc une observation très légitime, mais j'essaie de faire le point de vos observations. Vous dites que les choses s'enveniment—et j'en conviens— faut-il par conséquent nous désister et clore cette audience sans plus tarder?

[Text]

Mr. Ouellet: Before I make a conclusion in this regard, I would like to hear more of my colleagues on the subject. Certainly what I thought was in the wind was a type of a discussion among ourselves with a view to make a positive recommendation to the Minister. I am told that the Prime Minister himself feels that there is some moral matter involved.

The Chairman: That is a newspaper clipping.

Mr. Ouellet: I appreciate this, but—

The Chairman: You read the newspaper clipping. We will go to Mr. Benjamin, and then we will come back. I think we are onto a very important thing here that has troubled the Chair. There has been no consultation with anybody. What has happened here has happened very spontaneously. Frankly it increases the concern of the Chair to have had it suggested by Mr. Kilgour that we are not doing everything according to the letter of the law. Of course we are not; we are not a court. Mr. Kilgour's intervention earlier this morning provided a natural catalyst for this type of conversation. It certainly increases the concern of the Chair. There may very well be adverse consequences if we proceed.

I am going to call Mr. Benjamin and other members and we are going to make a determination. We should do this in camera, but we are in the open court here. Since we started openly, let us try to continue this. Mr. Benjamin, what do you have to say about the present situation? I must say I am more informed about this now than I was when the committee first made its decision to call Mr. Turner. I do believe a lot of members who made that decision did not realize that the lawsuit had been resurrected. I am not going to ask individual members if they knew, but certainly the Chair did not know that a notice of intention to proceed had been filed on April 28. That is something I think we have to deliberate on. The point is that we are going to have another hassle here in getting the official story to meet the media story that everything happened with the cancellation of licences.

There is the intent to hear a particular witness today. It was the Federal Business Development Bank, which is going to be evidence leading from the Department of Transport. That is another area. If we are going to get into that, then Mr. Turner should be able to call rebuttal. I would like to hear from Mr. Benjamin and other members and then make a determination of where we go from here.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I looked upon this as the committee looking into the procedures of the CTC and the Department of Transport in the whole area of enforcement sanctions: whether or not they are fair and whether or not they have been even-handed. That is what we should be doing. Frankly, as far as the Federal Business Development Bank goes, anything they would have to say is totally irrelevant to what we are looking at. Whether Mr. Turner had a loan from them has nothing to do with how the law and the regulations are enforced.

[Translation]

M. Ouellet: Avant de tirer une conclusion à ce sujet, j'aimerais consulter davantage mes collègues. Je croyais, pour ma part, que nous avions à l'esprit un débat entre nous à la suite duquel nous formulerions une recommandation positive au ministre. On m'a dit que le premier ministre lui-même voyait dans cette affaire un aspect moral.

Le président: Il s'agit d'un article de journal.

M. Ouellet: Je le sais bien, mais. . .

Le président: Lisez donc cet article; pendant ce temps, nous allons donner la parole à M. Benjamin, puis vous revenir. Je crois que nous touchons un point très important et qui préoccupe considérablement la présidence. Il n'y a pas eu la moindre consultation, et tout s'est déroulé le plus spontanément du monde. A vrai dire, la présidence est de plus en plus préoccupée d'entendre M. Kilgour dire que nous ne respectons pas à la lettre la procédure judiciaire. Cela va de soi: nous ne sommes pas un tribunal. L'intervention de M. Kilgour, au début de la matinée, a tout naturellement lancé ce débat, mais la présidence est de plus en plus préoccupée. Si nous poursuivons, les conséquences risquent d'en être fâcheuses.

Je vais donner la parole à M. Benjamin et à d'autres députés, et nous allons trancher la question. Ces choses-là se font en principe à huis clos, mais étant donné que nous avons commencé en audience publique, poursuivons ainsi. Monsieur Benjamin, que pensez-vous de la situation? Je dois dire que j'en sais plus long à présent qu'au moment où notre Comité a décidé de convoquer M. Turner. Je crois que bon nombre de députés ne savaient pas, au moment où ils ont pris cette décision, que le procès avait repris. Je ne vais pas poser la question à chaque député, mais je puis dire que le président ignorait qu'un avis d'intention de poursuivre avait été déposé le 28 avril. Je crois qu'il faut que nous débattions de cette question, mais il faut nous attendre à ce que les fonctionnaires nous donnent du fil à retordre avant de se ranger à l'avis des médias, selon lesquels tout a commencé avec l'annulation du permis d'exercer.

Nous avions prévu d'entendre aujourd'hui un témoin particulier, la Banque fédérale de développement, qui témoignera en premier pour le ministère des Transports. C'est encore un autre domaine. Si nous voulons nous lancer là-dedans, il faudra prévoir un droit de réplique pour M. Turner. J'aimerais savoir ce qu'en pensent M. Benjamin et les autres membres du Comité, et que nous décidions ensuite de la marche à suivre.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pensais que ce Comité était chargé d'examiner les procédures de la CCT et du ministère des Transports pour tout le domaine de l'application de sanctions, quelles soient ou non équitables et appliquées de façon uniforme. Tel est donc notre mandat et, pour parler franchement, je ne crois pas que la Banque fédérale de développement ait à nous apprendre quoi que ce soit d'utile sur ce sujet. Le fait que M. Turner ait bénéficié d'un prêt de cette banque n'a rien à voir avec la façon dont on applique la loi et les règlements.

[Texte]

The Chairman: You cannot have it both ways, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just a minute.

• 1005

The Chairman: You cannot feed Mr. Turner's story that it was complete ruination when these licences were not issued, suspended or cancelled because of bureaucracy to the public without having the other side of the story. Were there some preliminary matters that preceded his problems with licences?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if you do not mind, would you please let me finish?

The Chairman: I think we are proving that we are on very dangerous ground here.

Mr. Benjamin: The point I am trying to make is that we have to look at how even-handedly and fairly the CTC enforces the law and regulations, how it deals with individuals and companies and whether or not its practices are proper. Now, the Turn-Air case certainly is before the courts, so I do not think we need to go into it very much. In fact, I do not think we should, unless that is what we are trying to find out.

The Chairman: Has there been anything you found improper in the CTC?

Mr. Benjamin: I have some questions on that whole area, because if we find that one, two, or three cases were treated entirely differently from several other cases, even though they involved the same offence, then there is something wrong and we should examine it.

Let us not forget that any actions by the Federal Business Development Bank or the chartered bank were in the aftermath and as a direct result of a licence being cancelled. They had nothing to do with the enforcement of the regulations and law.

Mr. Thacker: That is hearsay too.

Mr. Benjamin: I do not think that is germane to what we are doing. Now, I also want to suggest that if we can get the step-by-step procedures and a chronology of certain cases from the CTC, I want to ask some questions about these cases so that we have something to compare.

The Chairman: Then we can make a deliberation that is going to be read into the record in the court case, is that correct?

Mr. Benjamin: I think we should make a deliberation as to whether or not any corrective actions need to be taken in the procedures by the CTC and the Department of Transport in these and hundreds of other cases. That is what we should be seized with, because none of us relish having time taken up with the case of an individual citizen who feels aggrieved, wants redress and has no other

[Traduction]

Le président: Vous ne pouvez pas jouer sur les deux tableaux, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Là, je vous arrête.

Le président: Vous ne pouvez pas jeter en pâture à l'opinion la version de M. Turner, à savoir que la bureaucratie l'a torpillé en refusant d'émettre, en suspendant ou en révoquant les permis d'exercer, sans présenter l'autre version. Est-ce que ces problèmes avec les permis d'exercer ont été précédé par d'autres difficultés?

M. Benjamin: Monsieur le président, me permettrez-vous de finir mon intervention?

Le président: Je crois que nous avons fait la preuve que nous nous avançons dans des sables mouvants.

M. Benjamin: J'essaie de faire valoir que nous devons essayer d'examiner si la CCT applique les lois et les règlements de façon uniforme et équitable, comment elle traite les particuliers et les sociétés et si ses pratiques sont légitimes ou non. Il est maintenant certain que l'affaire *Turn-Air* a été déferée devant les tribunaux, et je ne crois donc pas qu'il nous appartienne de trop nous y avancer. En fait, je pense que nous devrions nous en abstenir, sauf si nous essayons de déterminer ce dont je parlais il y a un instant.

Le président: Avez-vous constaté quoi que ce soit de répréhensible dans les actions de la CCT?

M. Benjamin: Je m'interroge sur l'ensemble de ce problème; en effet, si nous constatons que quelques cas ont été traités d'une façon radicalement différente de l'ensemble des autres cas, alors qu'il s'agissait de la même infraction, il y a là quelque chose de répréhensible, et il nous appartient de l'examiner.

N'oublions pas que toutes les mesures prises par la Banque fédérale de développement ou par la banque à chartre découlaient directement de la révocation du permis. Ces mesures n'avaient rien à voir avec l'application de la loi ou des règlements.

M. Thacker: Cela aussi, c'est du ouï-dire.

M. Benjamin: Je ne crois pas que cela concerne le sujet qui nous occupe aujourd'hui. Cela dit, si nous parvenons à mettre la main sur les séquences de procédure, et sur le récapitulatif de certaines affaires traitées par la CCT, j'aimerais alors m'en servir pour poser quelques questions qui nous serviraient de base de comparaison.

Le président: Nous pourrions alors procéder à une délibération qui sera versée au compte rendu du procès, est-ce bien cela?

M. Benjamin: Je crois que nous devons délibérer sur la question de savoir si la CCT et le ministère des Transports devraient prendre des mesures correctives à l'égard de ces procédures, non seulement à l'égard de ces affaires, mais aussi de centaines d'autres affaires. Voilà ce que nous devrions faire, car personne ici n'apprécie particulièrement de consacrer un temps précieux au cas

[Text]

course of action. I hope that we can get this particular case resolved because he is going to lose his house.

The Chairman: No, Mr. Benjamin, that is not. . .

Mr. Benjamin: I think we should come up with a report that makes some recommendations, so this sort of thing does not happen again.

The Chairman: Let us just assume that after listening to the CTC and DOT, leaving the Federal Business Development Bank alone, we find that there was nothing administratively incorrect or improper done by those officials. Mr. Benjamin, does that not potentially affect Mr. Turner in pursuing his lawsuit in the courts of the land? I would say that it might.

Mr. Benjamin: I was not talking about Mr. Turner's case.

The Chairman: You do not want to talk about Mr. Turner's case, and Mr. Kilgour is mad at the Chair because we are not being strict enough in the allowing of evidence, so we are getting cross-fire both ways. I think Mr. Ouellet's words, about turning sour are the appropriate ones. How can you make a determination on the efficacy and the proper administration of CTC and DOT and not potentially affect the court case of Mr. Turner against the Government of Canada? I do not see how you can do it.

Mr. Reid: Mr. Chairman, the comments made by the two opposition members of this committee concern us very greatly. With a good deal of consideration, I agree with the comments of Mr. Ouellet when he indicated that many of us felt that the *ex gratia* payment to Mr. Turner was a minimal one and might be reviewed. I gather that we were called together basically to act as arbitrators in the consideration of that amount because we had a good deal of sympathy for this entrepreneur in the north, and there was some feeling that bureaucracy perhaps did not deal with him as fairly, not necessarily as legally, but as fairly as they might have.

• 1010

Now I come to Mr. Benjamin's level playing field. I do not think we can quite frankly consider evenness of hand or the levelness of that playing field without becoming involved with *Turn-Air*. If you talk in terms of expediting the matter, then we must get into *Turn-Air*. Why must we expedite it? It is because this particular person has been hurt. If he has been justifiably hurt or legally hurt, that is another thing. When we embarked on this process—and I agree with Mr. Ouellet—I did not anticipate its being a trial or an examination board by board, but we wanted to have the chronology of events and we wanted to have as factual a statement as we possibly could, so that we could act as an arbitrator, so that we could consider and review

[Translation]

d'un particulier qui se considère comme lésé, réclame une réparation et n'a pas d'autres voies de recours. J'espère en tout cas que nous allons pouvoir résoudre ce cas particulier, car sinon, il y laissera sa maison.

Le président: Pas du tout, monsieur Benjamin, ce n'est pas. . .

M. Benjamin: Je crois que, dans notre rapport, nous devons formuler certaines recommandations afin d'éviter que ce genre de choses ne se reproduisent.

Le président: Laissons la Banque fédérale de développement de côté et imaginons qu'après avoir entendu la CCT et le ministère des Transports, nous constatons que la conduite administrative des fonctionnaires a été irréprochable. Je vous demande alors, monsieur Benjamin, si cela ne risque pas d'affaiblir la position de M. Turner lors du procès qu'il a intenté devant les tribunaux? À mon sens, ce risque existe.

M. Benjamin: Je ne voulais pas parler de l'affaire de M. Turner.

Le président: Alors, vous ne voulez pas parler de l'affaire de M. Turner, et M. Kilgour, de son côté, en veut à la présidence pour le laxisme que nous aurions montré à l'égard des règles de témoignage; nous voici donc pris entre deux feux. Je crois que lorsque M. Ouellet a dit que les choses s'envenimaient, il n'avait pas tout à fait tort. Comment peut-on se prononcer sur l'efficacité et la bonne administration de la part de la CCT et du ministère des Transports sans risquer d'affaiblir la position de M. Turner dans son procès contre le gouvernement du Canada? Pour moi, il s'agit d'une gageure.

M. Reid: Monsieur le président, les observations faites par les deux membres de l'opposition de notre Comité ne laissent pas de nous préoccuper. Après mûre réflexion, je me range à l'avis de M. Ouellet lorsqu'il dit que nous sommes nombreux à considérer que le versement à titre gracieux consenti à M. Turner est bien mince et mérite d'être réétudié. Je crois que nous avons décidé de nous pencher sur cette affaire pour agir à titre d'arbitres, pour voir si la somme proposée était juste, car le sort de cet entrepreneur du Nord nous intéresse, et je crois que nous estimions tous que l'administration l'avait traité injustement, même si les règles avaient été respectées.

Je reviens à ce que disait M. Benjamin à propos de l'équité. Je ne crois pas que nous puissions nous prononcer sur l'équité de cette affaire sans intervenir dans l'affaire *Turn-Air*. Si nous voulons activer les choses, nous devons intervenir directement. Pourquoi devons-nous expédier les choses? C'est parce que cette personne a subi des dommages. S'il en a subi à juste titre ou légalement, c'est une tout autre paire de manches. Lorsque nous avons décidé d'examiner cette affaire—et je m'associe aux propos que tenait tout à l'heure M. Ouellet—je ne pensais pas que nous ferions le procès de cet homme, mais simplement que nous voulions la chronologie des événements et que nous voulions savoir ce qui s'était en fait passé pour que

[Texte]

the *ex gratia* payment, or the offer of payment, made by the Minister.

I am now satisfied, with the comments of both sides, that there is no way we can consider the action taken by bureaucracy in this event without particularly involving and concerning ourselves with the Turn-Air event, and there is no way we can make a comment on the amount of offer included in the offer of the Minister without really considering the Turner affair.

I am basically opting in favour of adjourning until after the legal case is disposed of, so that we can examine the whole thing with a clear conscience.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. I have Mr. Taylor and Mr. Layton.

Mr. Taylor: I am not going to reiterate some of the arguments that have been made, but it seems to me that if we want to investigate CTC with the Department of Transport, we should be doing it in an entirely different way. These government bodies come before us every year with a view of being investigated, but we should not do that with a court case hanging over our heads. It is completely wrong, in my view. I feel very much that a motion should be made that this meeting adjourn. I think we are simply getting ourselves more and more involved in the court case and the first thing you know, we are going to be quoted in the court. I have no intention and I have no desire to be quoted in the court, because I do not know enough about the case. I did not know there was a court case coming up at all. I move that this meeting adjourn.

The Chairman: Well, before any motion, I just want to hear all members. Mr. Layton and then Mr. Fulton.

Mr. Layton: Thank you, Mr. Chairman. I accept Mr. Benjamin's remarks that whenever there is a breakdown or a possible breakdown in the relationship between the private individual and the government bureaucracy it should be investigated as an example of how these things can occur, and we should perhaps be recommending changes that would assure they do not happen again.

I also listened to Mr. Ouellet and his concern that we get into extensive costs to resolve things, but I think we have a *fait accompli* here, as so many of us have been stating. While we can review the DOT and the CTC practises as to fairness in an open forum, it should not be done with a case before the courts. I think as long as that is the situation, I agree with all the colleagues who have stated that we should back away and then come back to this issue, once the legal case. . . so that there will be no compromise.

I find myself wondering whether the process of resolution between an individual Canadian and this government cannot be simplified. Having to go to court and have all those potential expenses just seems to be criminal in itself. While we do not have an ombudsman approach here, perhaps we could, as a committee, in some way

[Traduction]

nous puissions faire office d'arbitres, et examiner l'offre de bonne grâce faite à M. Turner par le ministre.

Je suis maintenant convaincu, après avoir entendu les deux parties, que nous ne pouvons absolument pas juger des mesures prises par l'administration dans cette affaire sans nous intéresser de près à l'affaire *Turn-Air*, et il serait impensable de commenter l'offre faite par le ministre sans passer l'affaire Turner à la loupe.

Je préférerais donc que cette séance soit levée tant que le procès ne sera pas terminé, pour que nous puissions examiner toute cette affaire la conscience claire.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur Taylor, suivi de M. Layton.

M. Taylor: Je ne vais pas répéter certains des arguments qui ont déjà été avancés, mais il me semble que si nous voulons examiner les mesures prises par la CCT et le ministère des Transports, nous devrions nous y prendre tout à fait autrement. Ces organismes publics comparaisaient devant ce Comité chaque année, mais nous ne devrions pas le faire alors qu'un procès plane au-dessus de nos têtes. Ce n'est pas ainsi qu'il faudrait procéder, à mon avis. Je crois que nous devrions proposer l'ajournement. J'ai l'impression que nous nous enfignons de plus en plus dans cette affaire, et nous finirons par être cités au tribunal. Je ne veux absolument pas que cela se produise, car je ne suis pas suffisamment au courant de l'affaire en question. Je ne savais absolument pas qu'un procès était en cours. Je propose que cette séance soit levée.

Le président: Je voudrais auparavant entendre ce qu'ont à dire tous les députés. Monsieur Layton, suivi de M. Fulton.

M. Layton: Merci, monsieur le président. Je suis d'accord avec M. Benjamin pour dire que chaque fois qu'il y a litige entre un particulier et l'administration, une enquête devrait être ouverte pour déterminer comment ces litiges sont nés et pour voir si nous ne pourrions pas recommander des changements pour que la situation ne se reproduise pas.

J'ai également écouté M. Ouellet, qui craint que nous ne dépensions des sommes folles à vouloir résoudre ce genre de choses, mais je crois que nous sommes devant un fait accompli, comme tant d'entre nous l'ont déjà dit. Nous pouvons toujours nous pencher sur l'équité des procédures suivies par le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports en séance publique, mais nous ne devrions pas le faire alors qu'un procès est en cours. Et je m'associe à tous mes collègues qui se sont prononcés pour un report de l'examen de cette affaire, pour qu'il n'y ait pas de compromis.

Je me demande si nous ne pourrions pas simplifier le règlement de litiges entre un particulier et l'administration. Il me semble criminel de devoir s'adresser aux tribunaux et dépenser tant d'argent. Bien que la médiation ne soit pas retenue ici, peut-être pourrions-nous, en tant que membres de ce Comité,

[Text]

recommend that the Minister or the government have someone, some individual, who would be looked on as a neutral person to resolve this without all that bloody court action.

• 1015

The Chairman: Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. I think Mr. Layton's point is very important. All Mr. Turner has been asking for is binding arbitration and someone who can look at it in terms of fairness. On the record in the House, we have different Ministers of the Crown saying Mr. Turner was treated unfairly. We have already gone far beyond the CTC in this matter. The CTC made it clear on Friday that they were unaware of MOT and ministerial actions and how they came about.

We know his licences were taken. He lost his licence in relation to the *Spur Aviation* matter and a lack of filing proper documentation. After that, it is all clear. He lost his licences, planes, water lots and his business. He is in the process of losing his home. I think all members should be aware that Mr. Turner is on his last legs financially. He cannot afford to fight a major action in the federal courts. The CTC, MOT and others have unlimited resources to come in and put everything under the finest microscopes.

We know the things that happened in relation to *Spur Aviation*, the loss of the licence. We know Cabinet intervened and gave him back his licence. We also know Cabinet proposed an *ex gratia* payment. We are well beyond having to put the CTC and everyone else under the microscope. We know what we can deal with in terms of a sense of fairness is making a recommendation to the Prime Minister and the Minister of Transport, saying we think there should be binding arbitration and a sense of fairness in dealing with this man and his business.

I think if we stay on that higher road and not get into the intense, microscopic, pulling-apart of CTC actions. . . Frankly, Mr. Chairman, from what I have heard from the CTC, they have given us fair evidence. They came before us and told us what went on. They dealt within the legislation they had before them. They did what they had to do.

Ministers of the Crown and Cabinet have already decided Mr. Turner and Turn-Air were treated unfairly. They gave back his licence. We do not need to decide whether he gets his licence back. Cabinet has already decided it. He got it back. We need to decide how he gets back into business. We have already crossed a whole bunch of bridges.

Mr. Chairman, it seems to me one thing a group of elected members can do is look at an issue in terms of fairness. How is this man treated fairly? We may decide we want to propose some kind of forum added to the CTC or MOT. Frankly, I think to say we want to wait until this federal action is over. Basically, it is deep-sixing Turn-Air

[Translation]

recommander au ministre ou au gouvernement de nommer un médiateur qui pourrait résoudre cette affaire sans passer devant les tribunaux.

Le président: Monsieur Fulton.

M. Fulton: Merci, monsieur le président. Je trouve le commentaire de M. Layton très important. Tout ce que demande M. Turner, c'est de soumettre l'affaire à un arbitrage exécutoire ou à un examen judiciaire. Plusieurs ministres ont noté à la Chambre que M. Turner a été la victime d'une injustice. Nous avons déjà devancé la CCT, et de loin, dans cette affaire. Vendredi dernier, la CCT a démontré son ignorance des interventions du ministère des Transports et de son ministre, ainsi que des raisons de ces interventions.

Nous savons qu'on lui a enlevé son permis. Il a perdu son permis suite à l'affaire *Spur Aviation* et pour avoir omis de déposer la documentation requise. La suite est évidente. Il a perdu son permis, ses avions, ses plans d'eau et son entreprise. Actuellement, il perd sa maison. À mon avis, les membres devraient savoir que M. Turner est au bord de la faillite. Il ne peut pas s'offrir un procès important devant les tribunaux fédéraux. La CCT, le ministère des Transports et d'autres organismes ont des ressources illimitées et peuvent faire examiner tous les détails de l'affaire de la façon la plus minutieuse qui soit.

Nous sommes au courant de ce qui s'est passé suite à l'affaire *Spur Aviation*: il a perdu son permis. Nous savons que le Cabinet s'est interposé et lui a redonné son permis. Nous savons également que le Cabinet a proposé un paiement à titre gracieux. Il ne faut plus examiner la CCT ou tout autre intervenant de façon minutieuse. Pour s'assurer que justice soit faite, nous pouvons recommander au premier ministre et au ministre des Transports que l'affaire de M. Turner et de son entreprise soit réglée selon l'arbitrage exécutoire et selon un certain sens de la justice.

Si nous nous limitons à ce niveau-là, sans nous enfoncer dans un examen intense et minutieux des interventions de la CCT. . . En toute franchise, monsieur le président, je trouve que la preuve présentée par la CCT a été juste. Les représentants de la CCT ont comparu devant nous et ont raconté les faits. Ils ont agi selon la législation en vigueur. Ils ont fait ce qu'il fallait.

Des ministres et des membres du Cabinet ont déjà décidé que M. Turner et Turn-Air ont été les victimes d'une injustice. Ils lui ont remis son permis. Nous n'avons pas à décider si on lui remettra son permis; le Cabinet l'a déjà fait. On le lui a remis. Nous devons décider de quelle façon il va reprendre son entreprise. Nous avons déjà réglé bien des choses.

Monsieur le président, un groupe de représentants élus peut examiner la question de la justice dans telle ou telle affaire. Comment traiter cet homme avec justice? Nous pourrions vouloir proposer une tribune quelconque, en plus d'entendre la CCT ou le ministère des Transports. Franchement, je trouve qu'attendre la suite de cette action

[Texte]

and Fred Turner. He cannot afford to mount a major fight in the courts.

I spoke to the Deputy Prime Minister on Friday. It was raised twice in the House on Friday. The Deputy Prime Minister, the Prime Minister, and the Minister of Transport are looking at ways of finding a resolution to this.

The Chairman: Mr. Fulton, I appreciate the remarks of all members and I appreciate your remarks because you and others have been very involved and concerned about this matter. I do not agree with some of your conclusions, that this matter has gone beyond, we crossed many bridges and the Prime Minister is doing. . . I had a phone call from the Prime Minister's office to say something contrary to what has been reported in the press. That gets into another element.

I am sure the Minister, coming here Thursday morning, is going to be able to say something very direct about the involvement and some of the reasons why there was an *ex-gratia* payment. I do not think it goes with what you are saying, but I will let the Minister speak.

Let us talk about fairness. I do not know where the committee is going in preparation for Mr. Turner. I am not sure the committee would come up with a report along the lines you concluded. If this committee came out with a report that did not say what you said and came down with the stark reality that Mr. Turner either accept the *ex gratia* payment or pursue his lawsuit, to get to that point there would be different types of witnesses, some from Mr. Turner and some from the bureaucracy. It could very well prejudice this case.

I appreciate there may be a difficulty about the individual fighting the bureaucracy, but I think the fact there is a law suit which has been resurrected puts this whole committee hearing in very real jeopardy.

We have started with the best intentions. I want to emphasize that this discussion is quite spontaneous. You have heard the members. If there is a motion from Mr. Taylor, I do not mind taking the responsibility of the Chair for adjourning this matter until the Minister makes his statement, perhaps on Thursday.

Mr. Turner will not be treated fairly—it may be an innocent unfairness—if we try to have a mini-trial, calling all the witnesses from the bureaucracy, calling his witnesses to justify it and then still coming up with a report that says for him to pursue his lawsuit or take the *ex gratia* payment. I do not see how that can be fair to Mr. Turner.

[Traduction]

devant les tribunaux fédéraux serait essentiellement enterrer Fred Turner et Turn-Air. Il ne peut pas s'offrir un procès important.

Vendredi, j'en ai parlé au vice-premier ministre. La question a été soulevée deux fois à la Chambre vendredi. Le vice-premier ministre, le premier ministre et le ministre des Transports étudient des solutions à ce problème.

Le président: Monsieur Fulton, j'apprécie vos commentaires et ceux des autres membres: ils démontrent votre engagement et votre préoccupation. Je ne suis pas d'accord avec quelques-unes de vos conclusions: que cette affaire a dépassé les bornes, que nous avons réglé bien des choses et que le premier ministre fait. . . Un fonctionnaire du Bureau du premier ministre m'a téléphoné pour contredire des reportages parus dans les médias. Voilà un autre aspect du problème.

J'ai la certitude que le ministre, qui comparaitra ici jeudi matin, pourra aborder très directement la question de l'implication, ainsi que certaines des raisons du paiement à titre gracieux. Je ne pense pas que ces commentaires s'aligneront sur les vôtres, mais je laisserai parler le ministre.

Parlons de justice. Je ne connais pas l'orientation du Comité en vue de la comparution de M. Turner. Je ne suis pas persuadé que le Comité rédigerait un rapport qui serait conforme à vos conclusions. Si le Comité rédigeait un rapport disant le contraire et donnant à M. Turner le choix difficile entre l'acceptation du paiement à titre gracieux et un procès, cela nécessiterait la comparution de différents témoins, tant du côté de M. Turner que du côté de la bureaucratie. Procéder ainsi pourrait très bien nuire à cette affaire.

Je me rends bien compte de la difficulté que peut rencontrer une personne qui se bat contre la bureaucratie, mais, à mon avis, la relance du procès remet vraiment en question toutes les délibérations de ce Comité.

Nous avons commencé avec les meilleures intentions. Je veux souligner que notre discussion est tout à fait spontanée. Vous avez entendu les membres. S'il y a une motion de la part de M. Taylor, comme président, je suis prêt à suspendre nos délibérations sur cette affaire jusqu'à ce que le Comité ait entendu la déclaration du ministre, peut-être jeudi.

Même sans le vouloir, nous ne rendrons pas justice à M. Turner si nous essayons de monter un mini-procès et de le justifier en faisant comparaître tous les témoins de la bureaucratie et de M. Turner, quitte à produire ensuite un rapport lui imposant le choix entre la poursuite du procès ou l'acceptation du paiement à titre gracieux. Je n'y vois aucune justice à l'égard de M. Turner.

• 1020

I have Mr. Benjamin and then I am going to. . .

Je vais donner la parole à M. Benjamin, et ensuite, je vais. . .

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would still like to ask the CTC officials some questions that have nothing to do with Turn-Air.

The Chairman: There will be another time.

Mr. Benjamin: Besides that, if you are going to decide to adjourn this meeting and not hear anything more about it, you cannot hear from the Minister about it either on Thursday. I mean, how can you—

The Chairman: No, no, it is up to you, Mr. Benjamin. If you do not want to put a question to the Minister on estimates which you have already put to him many times, that is your prerogative.

Mr. Benjamin: I would take it in that case that you would rule me out of order.

The Chairman: I think we are in almost a catch-22 situation. We are going to be whip-sawed one way or the other. Mr. Kilgour raised certain pertinent questions. If this were a trial, we would be letting in hearsay evidence, and some of it may have slipped in a little. We are definitely going to get into that area if we continue. This is not the place or the forum for that type of thing.

Mr. Reid: My point of order, Mr. Chairman, would be that we hear Mr. Kilgour before making a decision as to where the committee is going.

The Chairman: Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Thank you, Mr. Reid and Mr. Chairman. I am speaking only for myself, Mr. Chairman, not for Mr. Turner on this. He has offered and is willing to speak on his own behalf. He is ready, willing, and able to speak—

The Chairman: I can tell you this, as I said Friday: I think if Mr. Turner came before and gave evidence before this committee, the questions that would be to be put to him would very definitely adversely affect his lawsuit.

Mr. Kilgour: I will come to that, Mr. Chairman. The point has been made by a number of people, including myself, that the statement of claim was filed in Yellowknife on April 3, 1986. You used the term "resurrected the lawsuit". The only reason the lawsuit has not continued is that the Government of Canada has not bothered to file a statement of defence in roughly the last year.

It should be put on the record that when you decided to have this hearing—and I accept completely that all the members who have spoken here today have spoken in good faith—the only parties that were to be heard from were the CTC, the DOT, and I guess the Federal Business Development Bank. I think the first thing they teach us in administrative law is that you hear both sides of the story. That was not the plan, I gather, from this hearing, because Mr. Turner had to request on Friday, you will recall, that he be given the chance to be heard at this committee too. You do not have a hearing and only hear one side of the story, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais encore poser quelques questions, qui n'ont rien à voir avec *Turn-Air* aux représentants de la CCT.

Le président: Il y aura une autre occasion.

M. Benjamin: D'ailleurs, si vous décidez de lever cette séance et de ne plus rien entendre, vous ne pourrez pas non plus entendre le ministre jeudi à ce sujet. Je veux dire, comment pouvez-vous. . .

Le président: Non, non, c'est à vous de décider, monsieur Benjamin. Vous avez bien le droit de ne pas poser au ministre une question concernant le Budget des dépenses que vous lui avez déjà posée maintes fois.

M. Benjamin: Si j'ai bien compris, une telle intervention de ma part serait contraire au Règlement.

Le président: D'après moi, nous nous voyons dans une situation presque impossible. Nous allons nous faire avoir d'une façon ou de l'autre. M. Kilgour a soulevé certaines questions pertinentes. S'il s'agissait d'un procès, nous prendrions en considération une preuve par oui-dire, ce qui a peut-être déjà été le cas. Ce sera sûrement le cas si nous continuons. Ce Comité n'est pas l'endroit approprié, la tribune appropriée, pour ce genre d'audience.

M. Reid: Monsieur le président, mon rappel au Règlement est le suivant: que nous entendions M. Kilgour avant de décider ce que doit faire le Comité.

Le président: Monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Merci, monsieur Reid et monsieur le président. À propos de cette affaire, monsieur le président, je ne parle qu'en mon nom, non pas au nom de M. Turner. Lui, il a proposé de parler en son propre nom; il y est disposé. Il est prêt et disposé à parler; il est capable de parler. . .

Le président: Comme je le disais vendredi, si M. Turner comparait et témoignait devant ce Comité, les questions qui lui seraient posées nuiraient très sûrement à son procès.

M. Kilgour: J'y arrive, monsieur le président. Moi-même et plusieurs autres personnes avons souligné que la réclamation a été déposée à Yellowknife le 3 avril 1986. Vous avez parlé de relancer le procès. Si celui-ci ne s'est pas poursuivi, c'est uniquement parce que le gouvernement du Canada ne s'est pas donné la peine de déposer une justification, et ce, depuis un an environ.

Il faudrait noter que lorsque vous avez décidé de tenir cette audience—et je suis tout à fait d'accord pour dire que tous les membres qui ont parlé ici aujourd'hui ont parlé de bonne foi—nous ne devions entendre que la CCT, le ministère des Transports et, je crois, la Banque fédérale de développement. Selon un principe de base du droit administratif, il faut écouter les deux côtés. Si j'ai bien compris, ce principe n'a pas été pris en considération à cette audience: vendredi, si vous vous rappelez, M. Turner devait demander de pouvoir lui aussi comparaître devant le Comité. Monsieur le président, on ne tient pas une audience pour n'écouter qu'un côté.

[Texte]

The Chairman: We have already heard Mr. Turner's story outside in the public domain. There was never any intention of holding this committee hearing and only hearing officials. There was always going to be an invitation to Mr. Turner to give his story if we proceeded.

Mr. Kilgour: You made an interesting comment when you said you had already heard Mr. Turner's comments outside in the media.

The Chairman: That is right.

Mr. Kilgour: Who set this thing up? Was it the steering committee?

The Chairman: We have heard Mr. Turner. He was before this committee in a general way.

Mr. Layton: And in this room.

The Chairman: And in this room.

Mr. Kilgour: He of course has a good deal to say on what was said on Friday by the CTC. The fact of the matter is that—it is not the fault of anybody here—this thing was never going to be a fair hearing for either side. Mr. Reid had one impression of why it was called and Mr. Benjamin had another. Mr. Turner has been in Ottawa for 10 weeks.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I object to that statement that the committee was not going to be fair. That is an unfair statement and I do not like it.

Mr. Kilgour: I meant, Mr. Taylor, that it was not going to be fair in getting to the issue we are all concerned about, which is whether, since the government had offered to pay \$15,000, the government has already admitted to liability. What would be a fair settlement from both sides of the issue?

The Chairman: Mr. Kilgour, I have said from the Chair, and I am not going to put other members on the spot as to their knowledge, that when the committee decided to get into this to explore what you and Mr. Ouellet said in terms of an openness and the fairness, there was not the knowledge that the lawsuit, which had been sitting out there for a year or more, had been resurrected and was very definitely alive and pregnant. That therefore casts another whole light... and some of your objections on Friday and your initial objections this morning illustrate the dilemma the Chair and the committee is in.

Mr. Kilgour: Just to conclude, I think everybody here agrees that with the best of intentions the committee has tried to do justice. I hope when the members go out of here they will consider what has gone on in here and what is going on to Mr. Turner right now and will consider going through other avenues to try to persuade the appointment of an independent arbitrator to assess what are fair damages in the situation.

The Chairman: I thank you, Mr. Kilgour. Before I call Mr. Fulton, it has been requested that we go in camera. It

[Traduction]

Le président: Nous avons déjà entendu ailleurs l'histoire de M. Turner. C'est public. Le Comité n'a jamais eu l'intention de tenir une audience et de n'entendre que des fonctionnaires. Le Comité a toujours eu l'intention d'inviter M. Turner à témoigner, le cas échéant.

M. Kilgour: C'est bien vrai qu'on a déjà entendu ailleurs les commentaires de M. Turner, dans les médias.

Le président: En effet.

M. Kilgour: Qui a organisé cette audience? Le comité directeur?

Le président: Nous avons déjà entendu M. Turner. Il a déjà témoigné devant ce Comité pour d'autres questions.

M. Layton: Et dans cette salle.

Le président: Et dans cette salle.

M. Kilgour: Bien entendu, il a beaucoup de commentaires à faire sur le témoignage donné vendredi par la CCT. Au fait—et ce n'est la faute de personne ici—cette audience n'allait jamais être juste ni pour un côté ni pour l'autre. M. Reid et M. Benjamin différaient d'opinion quant aux raisons pour lesquelles cette audience a été organisée. M. Turner est à Ottawa depuis 10 semaines.

M. Taylor: Monsieur le président, je désapprouve tout à fait la remarque disant que le Comité n'allait pas être juste. Cette remarque est injuste; je ne l'aime pas.

M. Kilgour: Monsieur Taylor, ce que je voulais dire, c'est que l'audience n'allait pas examiner de façon juste la question qui nous concerne tous, à savoir si le gouvernement, ayant offert de payer 15,000\$, a déjà admis sa responsabilité. Qu'est-ce qui constituerait un règlement juste pour les deux côtés?

Le président: Monsieur Kilgour, comme président, j'ai dit—et je ne vais pas obliger les autres membres à étaler leurs connaissances—que lorsque le Comité a décidé de s'engager dans cette affaire pour explorer ce que vous-même et M. Ouellet aviez dit sur la franchise et la justice, nous ne savions pas que le procès, suspendu depuis au moins un an, avait été relancé. Cette situation jette donc une tout autre lumière sur... de plus, quelques-unes des objections que vous avez soulevées vendredi et ce matin illustrent le dilemme dans lequel se trouvent le Comité et son président.

M. Kilgour: En conclusion, je pense que tous reconnaissent que, avec les meilleures intentions, le Comité a essayé de rendre justice. J'espère que les membres, après avoir quitté cette salle, prendront en considération les délibérations de ce Comité et les épreuves que subit M. Turner actuellement, et examineront d'autres moyens de faire nommer un arbitre indépendant qui évaluera les dommages et intérêts appropriés dans la situation.

Le président: Merci, monsieur Kilgour. Avant que je donne la parole à M. Fulton, on a demandé que nous

[Text]

has been requested from two members, one on one side and one on the other. I will ask that we have an in camera session.

• 1025

I do not want to get into it, Mr. Benjamin. I want to determine the dilemma of the committee at the moment. It has been requested that we go into an in camera session.

Mr. Benjamin: Before we go in camera, could I ask the CTC officials some questions concerning their procedures?

The Chairman: No.

Mr. Benjamin: They have nothing to do with Turn-Air.

The Chairman: You can ask them when they come before us on that matter. We are here on the Turn-Air matter and we are going to determine it one way or another. Having this much public discussion, I am a little reluctant to go in camera to see how this matter can be resolved. I think we have had a very full expression of opinion, but if members want to repeat their request to go in camera, the Chair has to proceed.

Mr. Ouellet: I appreciate the fact that Mr. Benjamin wants to help Mr. Turner, but I am not sure that he is helping him by pursuing questions with the CTC at this time. Therefore, I would certainly like to suggest that we sit in camera. I would like to say certain things, and I think it would be constructive to achieve some fair conclusions.

The Chairman: Agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: We will now proceed in camera.

Thursday, May 21, 1987

• 0933

The Chairman: I call this meeting to order. We have the estimates of the Minister before us with no officials or the Minister. If members have anything to say about anything this is the time to say it. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I have a question with regard to the business of the committee. I know that a week or so ago when the committee met—I unfortunately was not able to be here—there was some discussion about the restarting of our St. Lawrence Seaway hearings. Has there been an opportunity by staff to put something together, or are we going to have a steering committee meeting?

The Chairman: A draft suggestion of a work program for the committee was sent to members over the weekend.

Mr. Angus: That was only on one specific area though.

The Chairman: Oh no, the St. Lawrence Seaway was there too.

[Translation]

siégeons à huis clos maintenant. Cela a été demandé par deux membres, un de chaque côté. Je demande maintenant que nous siégeons à huis clos.

Je ne veux pas en discuter, monsieur Benjamin. Je veux régler la question à laquelle le Comité fait face en ce moment. On a demandé que nous siégeons à huis clos.

M. Benjamin: Avant que nous siégeons à huis clos, pourrais-je poser aux représentants de la CCT quelques questions concernant leur manière de procéder?

Le président: Non.

M. Benjamin: Elles n'ont rien à voir avec *Turn-Air*.

Le président: Vous pourrez les poser lorsqu'ils comparaitront devant nous à ce sujet. Nous nous penchons sur l'affaire *Turn-Air*, et nous allons la régler d'une façon ou d'une autre. Étant donné qu'il y a eu tant de discussions publiques, j'hésite un peu à siéger à huis clos pour trouver des solutions à ce problème. À mon avis, différents avis ont été exprimés, mais si les membres répètent leur demande de siéger à huis clos, le président doit y donner suite.

M. Ouellet: J'apprécie le désir de M. Benjamin d'aider M. Turner, mais je ne suis pas persuadé qu'il l'aide en continuant à poser des questions à la CCT maintenant. Donc, je n'hésite pas à suggérer que nous siégeons à huis clos. J'ai certaines choses à dire, et je pense qu'il serait bon d'en arriver à des conclusions justes.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons siéger à huis clos maintenant.

Le jeudi 21 mai 1987

Le président: La séance est ouverte. Nous étudierons les crédits du ministre, mais ni lui ni ses fonctionnaires ne sont présents. Si les membres ont quelque chose à dire sur quoi que ce soit, c'est le temps de parler.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'ai une question au sujet du programme du Comité. À une réunion du Comité, il y a une semaine ou à peu près—à laquelle je n'ai malheureusement pas pu assister—il a été question de la reprise de nos audiences sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Le personnel a-t-il eu le temps de préparer quelque chose, ou allons-nous réunir le Comité directeur?

Le président: Nous avons envoyé aux membres un projet de programme de travail pour le Comité en fin de semaine.

M. Angus: Mais il ne concernait qu'un secteur particulier.

Le président: Ah non, la Voie maritime du Saint-Laurent y était également.

[Texte]

Mr. Angus: I did not see it. All I received was the air management section.

The Chairman: It was definitely directed to the air administration and the airport administration and safety. I commend all of you to . . . Mr. Benjamin will be happy about that, and perhaps Mr. Ouellet. *The New York Times*—to show you that I am such a great reader—this weekend had an interesting article on page 17, and I am going to photostat it, about concerns. . . Do you have it?

Mr. Angus: Did you see the the article as you wrapped up the garbage?

• 0935

The Chairman: The concerns in the States about air are partly related to deregulation, but not all related to deregulation. Frankly, I think a very realistic article, the subject-matter of this committee, is the work program we sent out.

In terms of the seaway, Mr. Angus, the concern of the committee—I guess it is the concern of the chairman, because the committee has not really deliberated on it—is that we could very well get ourselves involved in a labour dispute. It is supposed to go on strike sometime in June. That is the concern.

Mr. Benjamin: That is the seamen and not the seaway workers.

The Chairman: Pardon me, but the seaway will be shut down, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: That will be a good time to look at it.

The Chairman: Mr. Taylor, you will be interested to know what the chairman is saying. In the terms of the seaway study, which the committee has to conclude. . . Quite frankly, I think we should conclude it. The intent of the steering committee and the Chair was to conclude before June.

In view of the fact there may be a strike of some of the workers on the seaway, there is the thought we could inadvertently get involved in the labour management thing. The fact that we are having public hearings on it. . . I just throw it out to the committee.

Mr. Angus: I think that is a fair point. Perhaps we can check, through you, to the Minister of Labour. I gather he has officials in place who are dealing with that. See if they can give you any hints about what they think their chances are at reaching settlement.

Secondly, as part of our original work plan for the seaway, we talked about travelling to other points, such as places in the west. We may decide we could still do it without getting involved in the labour dispute.

The Chairman: Mr. Angus, I am glad you brought up the seaway, because it reminds me to bring up something else in which I know members are very interested,

[Traduction]

M. Angus: Je ne l'ai pas vue. J'ai reçu seulement la section concernant la gestion de l'espace aérien.

Le président: Il y était, bien sûr, question de l'administration de l'air et de l'administration et de la sécurité des aéroports. Je vous recommande à tous. . . mais cela fera plaisir à M. Benjamin, et peut-être à M. Ouellet aussi. Le *New York Times*—je lis bien des choses, voyez-vous—publiait cette fin de semaine un article intéressant à la page 17. Je vais le photocopier. Il y était question des craintes. . . L'avez-vous?

M. Angus: L'avez-vous aperçu en enveloppant les déchets?

Le président: Aux États-Unis, les craintes que l'on a au sujet de l'administration de l'air viennent en partie de la déréglementation. En partie, mais pas complètement. A vrai dire, je pense, un article très réaliste, le sujet de l'étude de notre Comité, constitue le programme que nous avons envoyé.

Quand à la Voie maritime, monsieur Angus, notre crainte—je devrais peut-être dire ma crainte, car le Comité n'a pas vraiment délibéré là-dessus—est que nous pourrions peut-être très bien intervenir dans un conflit du travail. Elle est censée se mettre en grève en juin. Telle est notre crainte.

Mr. Benjamin: Il s'agit des matelots et non des travailleurs de la Voie maritime.

Le président: Excusez-moi, mais la Voie maritime sera fermée, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Le moment sera bien choisi pour s'y pencher.

Le président: Monsieur Taylor, vous serez intéressé par les propos que tient le président. Pour ce qui est de l'étude de la Voie maritime, que le Comité doit terminer. . . Bien franchement, je pense que nous devons la terminer. L'intention du Comité directeur et de la présidence était d'en finir avant juin.

Étant donné que certains des travailleurs de la Voie maritime seront peut-être en grève, il ne faudrait tout de même pas par mégarde intervenir dans le conflit entre patrons et employés. Le fait que nous avons des audiences publiques à ce sujet. . . Qu'en pense donc le Comité?

M. Angus: Vous avez raison. Nous pourrions peut-être vérifier, par votre entremise, auprès du ministre du Travail. Je suppose qu'il a des fonctionnaires pour s'occuper de cela. Voyez donc s'ils peuvent vous donner des indices sur leurs chances d'arriver à un règlement.

Ensuite, dans le cadre de notre plan de travail initial pour la Voie maritime, nous avons parlé de voyager ailleurs, vers l'Ouest, par exemple. Nous déciderons peut-être qu'il y a toujours moyen de le faire sans nous mêler du conflit du travail.

Le président: Monsieur Angus, je suis heureux que vous ayez soulevé la question de la Voie maritime, car cela me rappelle que je dois parler d'autre chose qui présente

[Text]

especially Mr. Robichaud, Mr. Benjamin, and Mr. Gray, who is not here. It is the CN pension situation.

In my pocket I have an electronic mail letter with a copy to the Minister. Members might want to ask the Minister about it. It is in further response to the one on the CN pension situation, which has already been circulated to members. Members can do what they want to do, but as a chairman who has sort of been involved in the cross-fire and not a member of the subcommittee on pensions, I would caution members. Quite frankly, I do not know what the Minister's response will be. I have not talked to him about it. Members can do what they want to do, but I feel questions on that should be tendered to an untender Minister. I do not know. The Minister is not here. I do not know where in heck he is.

I want to talk to members about this last response I received yesterday by electronic mail. Frankly, I just read it late last night. There are dollars to the retirees involved, not to the active people still employed by CN who are negotiating their contract. The only thing I toss out to members for their consideration. . . It has been pointed out to me by one Minister, not the Minister of Transport. Even if there is consideration of this suggested ad hoc interim solution for the retirees who have no one to negotiate for them, it could affect the deliberations for the ongoing people actively employed by the CN. I appreciate that you have not read the letter. I intend to circulate it to members confidentially.

Mr. Benjamin: Is that in addition to the CN response?

The Chairman: It is a second letter, Mr. Benjamin, which I received through the electronic mail last night.

Mr. Benjamin: Is it an improvement over their previous response?

The Chairman: It mentions dollars. Quite a few dollars are involved. We are talking about several million dollars.

Mr. Taylor: Who wrote the letter?

The Chairman: The letter is written by. . . Oh, my God, Mr. Taylor, that is a very interesting question. I am sure it is Mr. Wallace, but there is a copy to Mr. Crosbie and there is no date on the letter. Oh wait, pardon me. This is electronic mail. Where is the Minister? Well, Mr. Mulder why do you not take the stand?

[Translation]

un grand intérêt pour les membres, surtout M. Robichaud, M. Benjamin et M. Gray, qui n'est pas là. C'est la situation des pensions du CN.

J'ai en poche une lettre de courrier électronique dont le ministre a reçu copie. Les membres voudront peut-être interroger le ministre à ce sujet. Elle fait suite à la lettre concernant les pensions du CN, que les membres ont déjà reçue. Les membres feront bien ce qu'ils veulent, mais, en tant que président qui a été pris, en quelque sorte, entre deux feux et qui n'est pas membre du Sous-comité des pensions, je les mettrai en garde. A vrai dire, j'ignore quelle sera la réaction du ministre. Je ne lui en ai pas parlé. Les membres peuvent faire à leur guise, mais je pense que les questions à ce sujet devraient être adressées à un ministre peu réceptif. Je ne sais pas. Le ministre n'est pas ici. J'ignore où diable il se cache.

Je voudrais entretenir les membres de la dernière réponse que j'ai reçue hier par courrier électronique. De fait, je l'ai lue tard hier soir. Il y a des sommes prévues pour les retraités en cause, et non pas pour les personnes toujours au service du CN qui sont en voie de négocier leur contrat. La seule chose sur laquelle je voudrais attirer l'attention des membres. . . Cela m'a été signalé par un ministre, qui n'est pas celui des transports. Même si l'on envisage cette solution provisoire spéciale suggérée pour les retraités sans négociateur, cela pourrait se répercuter sur les délibérations pour le compte des permanents activement employés par le CN. Je sais que vous n'avez pas lu la lettre. Je compte la distribuer aux membres, à titre confidentiel.

M. Benjamin: Est-ce en plus de la réponse du CN?

Le président: Il s'agit d'une deuxième lettre, monsieur Benjamin, que j'ai reçue par le courrier électronique hier soir.

M. Benjamin: Représente-t-elle une amélioration par rapport à la réponse précédente?

Le président: Elle donne des chiffres. Il y a pas mal de dollars en cause. Nous parlons de plusieurs millions de dollars.

M. Taylor: Qui a écrit cette lettre?

Le président: La lettre est écrite par. . . Oh, mon Dieu, monsieur Taylor, voilà une question fort intéressante. Je suis sûr que c'est M. Wallace, mais il y a une copie pour M. Crosbie et la lettre n'est pas datée. Attendez, excusez-moi. C'est du courrier électronique. Où est le ministre? Eh bien, monsieur Mulder, pourquoi ne viendriez-vous pas à la barre?

• 0940

I just point out to members that what my friend and my clerk points out is even worse. It is to somebody from somebody and the somebody is somebody completely unknown to me. It is obviously a secretary type of thing. I just caution members, because I do not want the Minister to come out in his usual flamboyant way to say anything on this, because I personally believe, having read this, that there is a potential for a settlement of the retirees. That is

C'est encore pire, comme me le signale mon ami et greffier. Elle est adressée à quelqu'un par quelqu'un; or le quelqu'un en question est pour moi un parfait inconnu. Elle vient manifestement d'une secrétaire. Je voudrais vous mettre en garde car je ne voudrais pas voir le ministre se lancer dans une de ces sorties à l'emporte-pièce à ce sujet; en effet, je crois personnellement, après avoir lu cela, qu'il y a une perspective de règlement pour

[Texte]

what our report is about, Mr. Benjamin, you are quite right.

I can tell you that yesterday in this room before caucus started—I have no hesitation in telling you—the Minister of Labour spoke to me. He does not know the contents of this letter. He did say to me in all honesty and openness: Pat, I hope you do not even try to settle the retirees, because that could affect the act that is now. I throw that out to you.

Okay, you can ask questions, but I caution you when asking a question to the Minister that I think he got the same copy I got, and frankly has not fully appraised it. I wanted to talk to Mr. Robichaud. Mr. Gray has not seen this; Mr. Dantzer has not seen this. No one has seen it. I just read it last night.

Mr. Benjamin: Okay, why do you not get it xeroxed now?

The Chairman: Yes, but not for publicity or questions in the House until we talk. Well you can ask questions in the House, but I am telling you quite frankly that you might trip the pensioners or the interests of the pensioners. You just judge it accordingly.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, is it in line with the recommendations of the subcommittee?

The Chairman: In part. It is better than the first response. Since the first response, Mr. Taylor, I as chairman of the committee, not as subchairman of the subcommittee, had discussions with some people in CN and said look, you have suggested a couple of things, put some dollars on it. It is an interesting letter to that extent. The dollars are quite substantial. They still may not make everyone happy, but it is an interim situation.

Mr. Mulder, where is the Minister? I called the Prime Minister certain things the other day. Is there anything else members want to talk about?

Mr. Fulton: Sure. Let us talk about Fednav.

The Chairman: Who? Oh, Fednav; that is an interesting subject, Mr. Fulton. Mr. Thacker, where is the Minister?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the Minister is making a great effort to be here.

The Chairman: Jesus. It is not very visible.

Mr. Thacker: There are things that happen, Mr. Chairman, in the lives of Ministers that just make demands on them. He wants to be here and is willing to be here and is here now.

The Chairman: He is here now. Mr. Thacker, I am very glad he is here now, since I will not have to reply to your comments.

Mr. Minister, welcome. It is nice to see you here. This is under estimates, so it is wide open. Because it is under

[Traduction]

les retraités. C'est le sujet de notre rapport, monsieur Benjamin, vous avez bien raison.

Je puis vous dire que, dans cette salle même, hier, avant le début du caucus—je n'hésite pas à vous confier cela—le ministre du Travail m'a parlé. Il ignore la teneur de cette lettre. Il m'a dit en toute honnêteté et sans arrière pensée: Pat, j'espère que vous n'allez même pas essayer de régler le cas des retraités, car cela pourrait avoir des répercussions sur ce qui se passe. Je vous livre cela.

Très bien, vous pouvez poser des questions. Mais attention: je pense que le ministre a reçu une copie identique à la mienne et qu'il ne l'a pas étudiée à fond. J'aurais voulu parler à M. Robichaud. M. Gray n'a pas vu cette lettre; M. Dantzer non plus. Personne ne l'a vue. Je ne l'ai lue qu'hier soir.

M. Benjamin: Parfait, pourquoi ne pas la faire photocopier tout de suite?

Le président: Oui, mais pas pour faire de la publicité ou pour évoquer des questions à la Chambre avant que nous en ayons parlé. Ma foi, vous pouvez toujours poser des questions à la Chambre, mais je vous dis très honnêtement que vous risqueriez de nuire aux pensionnés ou d'aller à l'encontre de leurs intérêts. A vous de juger.

M. Taylor: Monsieur le président, va-t-elle dans le sens des recommandations du sous-comité?

Le président: En partie. C'est mieux que la première réponse. Depuis la première réponse, monsieur Taylor, j'ai eu, en tant que président du Comité, et non en tant que sous-président du sous-comité, des entretiens avec des fonctionnaires du CN. Je leur ai dit: vous avez suggéré certaines choses, il ne reste qu'à les chiffrer monétairement. À cet égard, c'est une lettre intéressante. Les sommes sont assez importantes. Cela ne fera pas que des heureux, mais c'est une situation provisoire.

Monsieur Mulder, où est le ministre? J'ai utilisé certains qualificatifs à l'endroit du premier ministre l'autre jour. Les membres voudraient-ils parler d'autre chose?

M. Fulton: Bien sûr. Parlons donc de Fednav.

Le président: Qui? Ah oui, Fednav; question intéressante, monsieur Fulton. Monsieur Thacker, où est le ministre?

M. Thacker: Monsieur le président, le ministre fait de grands efforts pour être ici.

Le président: Bon Dieu! On ne dirait pas.

M. Thacker: Il y a des choses qui se produisent, monsieur le président, dans la vie des ministres et qui prennent beaucoup de leur temps. Il tient à être ici, et il veut être ici et le voici.

Le président: Le voici. Monsieur Thacker, je suis très heureux qu'il soit là, car je n'aurai pas à répondre à vos commentaires.

Monsieur le ministre, bienvenue. Il fait bon vous voir. Le débat porte sur les crédits; il est donc tout à fait ouvert.

[Text]

estimates the Chair is going to do the usual thing in an adversarial situation of going to the opposition 20 minutes, 20 minutes, then the government, which we got away with when we are studying the subject-matter, with the co-operation of members. I do not know, Mr. Minister, whether you have a statement, because I quite frankly think members will have interesting questions. I appreciate you are just trying to get yourself organized. You could give a statement if you have one; if you do not, we can start questions. Do you have a statement? Oh, why do we not start in the guts and get to questions?

Hon. John Crosbie (Minister of Transport): If I wanted to make a statement I would make one, but I do not wish to make a statement. I do not have a formal statement to make, and I am ready to answer whatever questions you would like to ask. I have with me here this morning Mr. Nick Mulder, who is the assistant deputy minister of policy and co-ordination; Ryan Quail, assistant deputy minister of marine, head of the Canadian Coast Guard; and Dave McAree from the Airports Authority Branch.

• 0945

The Chairman: Open season. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais rappeler au ministre que deux comités ont été mis sur pied pour conseiller le ministère, le ministre et le gouvernement. Dans le premier cas, il s'agissait du comité sur VIA Rail présidé par le Dr Horner. Dans le deuxième, il s'agissait d'un comité interministériel sur les aéroports présidé par Mme Smith. Or, dans les deux cas, toutes les recommandations faites au gouvernement n'ont pas été retenues. Comment le ministre peut-il expliquer ceci?

Mr. Crosbie: You will have to ask me the question again. The recommendations of who, when, and where?

M. Ouellet: C'est très clair. Je parle des recommandations du Dr Horner au sujet de VIA Rail et de celles de Mme Smith au sujet des aéroports.

Mr. Crosbie: Some of the recommendations of these committees that are set up may be accepted, some may not be accepted. The government may adopt recommendations as policy or they may not adopt them as policy. I do not know what else I could say about that in particular.

With respect to Dr. Horner's report on VIA, I have just announced the government's position on VIA. The government has made a decision on the amount of moneys it can advance to VIA over the next five years. It is \$361 million, as I recall it. . . right? The government cannot advance to VIA any more than the government has made a decision on. It is a unit amount of money, in any event. Over this year and the next five years, Mr. Chairman, the projections are that VIA will have received—

Mr. Ouellet: My questions are very short.

Mr. Crosbie: —from the government the amount \$2.511 billion. Now, Mr. Chairman, either I am going to

[Translation]

Puisque nous étudions les crédits, la présidence va comme d'habitude créer un affrontement en accordant 20 minutes à l'Opposition, puis 20 minutes au gouvernement, comme nous avons pu le faire lors de l'étude de la question de fond, avec la collaboration des membres. J'ignore, monsieur le ministre, si vous avez une déclaration, mais je pense que les membres auront des questions intéressantes. Je vois que vous êtes en train de vous organiser. Vous pourriez nous faire une déclaration si vous en avez une; sinon, nous pouvons commencer les questions. Avez-vous une déclaration? Oh, pourquoi ne pas aller droit au but en passant aux questions?

L'honorable John Crosbie (ministre des Transports): Si je voulais faire une déclaration, j'en ferais une, mais je n'en ai pas à faire. Je n'ai pas de déclaration officielle à faire, et je suis prêt à répondre à toutes vos questions. Je suis accompagné ce matin de M. Nick Mulder, qui est le sous-ministre adjoint aux politiques et à la coordination; de Ryan Quail, sous-ministre adjoint au groupe maritime et chef de la Garde côtière canadienne; et de Dave McAree du groupe de gestion des aéroports.

Le président: La chasse est ouverte. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I wish to remind the Minister that two committees were set up to advise the department, the Minister and the government. The first was a committee on VIA Rail, chaired by Dr. Horner. The second was an inter-departmental committee on airports, chaired by Mrs. Smith. Now, in both cases, none of the recommendations they made to the government were accepted. How can the Minister explain this?

M. Crosbie: Reposez-moi donc votre question. Quelles recommandations? Quand? Et où?

Mr. Ouellet: It is very clear. I am referring to Dr. Horner's recommendations regarding VIA Rail and Mrs. Smith's recommendations on airports.

M. Crosbie: Certaines des recommandations des comités qui sont mis sur pied peuvent être acceptées, d'autres pas. Le gouvernement peut adopter ou rejeter les recommandations de politique. Je ne sais trop quoi dire d'autre à ce sujet en particulier.

En ce qui concerne le rapport de M. Horner sur VIA, je viens tout juste d'annoncer la position du gouvernement sur VIA. Le gouvernement a pris une décision sur le montant des sommes qu'il peut avancer à VIA d'ici cinq ans. C'est 361 millions de dollars, si je me souviens bien. . . n'est-ce pas? Le gouvernement ne peut avancer à VIA plus que ce qu'il a décidé. C'est une somme unitaire, de toute façon. Pour cette année et les cinq prochaines années, monsieur le président, les projections indiquent que VIA aura reçu. . .

M. Ouellet: Mes questions sont très brèves.

M. Crosbie: . . . du gouvernement un total de 2,511 milliards de dollars. Monsieur le président, ou on me

[Texte]

be allowed to answer the questions that are asked or I am not.

The Chairman: Keep calm, John. There is no problem, Mr. Minister; just keep going.

Mr. Crosbie: Yes, there is no problem as far as I am concerned. I am not going to be told—

The Chairman: Oh, no. Yes, you are going to be told; if you get a short question you make a short answer, and that will help members.

Mr. Crosbie: I am not going to be told what I can say or not say in answering a question.

The Chairman: Agreed, but I hope if your question is short you make a short answer to a short question.

Mr. Crosbie: If the question is one that can be answered with a short answer, that is fine with me. If it is not a question that can be answered with a short answer, I will have to answer it with a longer answer.

The Chairman: Understood.

Mr. Crosbie: The amount, Mr. Chairman, that the government finds it possible to allocate to VIA is \$2.511 billion this year, and over the following four years a very, very considerable sum of money—\$588 million this financial year is the estimate. If there is a requirement for more than the projected figures on the operating side, then VIA Rail will have to go to the Department of Transport to Treasury Board to get the okay on any further amounts that are needed in each of these years. The projection at the moment is \$2.5 billion this year and over the next four years.

M. Ouellet: Monsieur le président, la réponse du ministre est une répétition de ce qu'il a dit hier. Je voudrais savoir combien a coûté au gouvernement le comité de travail présidé par le Dr Horner.

The Chairman: That is all right.

Mr. Crosbie: I do not have an answer to that, Mr. Chairman. We can, of course, get that information.

• 0950

M. Ouellet: Le ministre sait-il que les recommandations du rapport Horner ont été totalement ignorées par le gouvernement?

Mr. Crosbie: No, I do not realize that at all, because they were not totally ignored by the government. Some of Dr. Horner's recommendations have been implemented.

M. Ouellet: Lesquelles?

Mr. Crosbie: The main one that has not been implemented is the purchase of 130 new bi-level railway passenger cars, which we have not been able to implement because we simply do not have the financial resources to implement that recommendation. Dr. Horner can only make recommendations. He cannot, of course, make

[Traduction]

permettra de répondre aux questions qu'on me pose, ou je devrai me taire.

Le président: Du calme, John. Il n'y a pas de problèmes, monsieur le ministre; poursuivez.

M. Crosbie: En effet, il n'y a pas de problèmes en ce qui me concerne. Ce n'est pas à moi qu'on va dire. . .

Le président: Oh, non. Oui, on va vous le dire; si on vous pose une question brève, répondez brièvement, et cela aidera les membres du Comité.

M. Crosbie: On ne va pas me dicter ce que je puis dire ou ne pas dire en réponse à une question.

Le président: D'accord, mais j'espère que si votre question est brève, vous aurez une réponse brève à une question brève.

M. Crosbie: Si la question appelle une réponse brève, je n'y vois aucun inconvénient. S'il est impossible de répondre brièvement à la question, je devrai m'étendre davantage.

Le président: Entendu.

M. Crosbie: Les crédits, monsieur le président, que le gouvernement peut accorder à VIA sont de 2,511 milliards de dollars cette année, et, pour les quatre années suivantes, ils représentent une somme extrêmement considérable—588 millions de dollars, prévoit-on, pour cette année financière. Si elle a besoin de plus que ces projections pour son exploitation, VIA Rail devra s'adresser au ministère des Transports, puis au Conseil du Trésor, pour faire dégager les autres crédits dont elle pourrait avoir besoin dans chacune de ces années. La projection actuelle est de 2,5 milliards de dollars pour cette année et pour les quatre prochaines années.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, the Minister's reply is a repeat of what he said yesterday. I would like to know what was the cost to the government of the working committee chaired by Dr. Horner?

Le président: Très bien.

M. Crosbie: Je n'ai pas la réponse à cette question, monsieur le président. Nous pouvons, bien sûr, trouver ce renseignement.

Mr. Ouellet: Does the Minister know that the government has totally ignored the recommendations of the Horner report?

M. Crosbie: Je ne saurais faire une telle affirmation, car le gouvernement ne les a pas totalement ignorées. En fait, certaines recommandations de M. Horner ont été mises en oeuvre.

Mr. Ouellet: Which ones?

M. Crosbie: La principale recommandation qui n'a pas été mise en oeuvre avait trait à l'achat de 130 nouvelles voitures à impériale, situation tout simplement attribuable au fait que nous n'avions pas les ressources financières pour effectuer un tel achat. M. Horner ne peut faire que des recommandations. Il est évident qu'il ne peut prendre

[Text]

decisions as to what resources the government finds itself able to put into any particular program. Unfortunately the new bi-level cars turned out to be far more expensive than the government or VIA Rail had contemplated or estimated.

Mr. Ouellet: For the Minister, who probably does not know what he is talking about, I would like to read a specific recommendation of Dr. Horner's:

Acquiring the recommended number of new, proven, long-distance locomotives, 48, and bi-level cars, 214, will be essential if VIA is to remain a national rail passenger system. The only alternative will be to close down the system outside of the Quebec-Windsor corridor.

The Minister has to realize that yes, the government has dragged its feet, but it finally accepts the need to purchase some of the long-distance locomotives, but short of the 48, and it has not yet seen fit, years after it received Dr. Horner's recommendation, to buy a single bi-level car—not one. That is pretty short of the 214. At least a few of these bi-level cars could have been purchased.

Why is the government not implementing any of these recommendations? Is it the decision of the government to close down the system outside of the Quebec-Windsor corridor?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, it is certainly a new indication of the hon. member's interest and support for VIA Rail. It was not evident when he was a Minister of the government. It was not evident at all when the Minister of Transport of his government eliminated routes for VIA Rail and took certain steps. So this support of the member is certainly something new.

The Chairman: He was not transport critic then either.

Mr. Crosbie: Well, if he was in the government, he could hardly be transport critic as well.

Mr. Angus: It has not stopped some people in the current government.

Mr. Crosbie: The present plans call for the modernization of up to 200 railway cars, including conversion from steam to electric heat and air conditioning. There have already been 30 locomotives purchased or ordered by VIA. Under the decision announced yesterday, a further 19 locomotives are going to be ordered.

So a substantial proportion of Mr. Horner's report has and is being implemented. And of course the money is being made available. There are going to be maintenance facilities constructed. Station upgradings are going to go ahead. The estimate is there will be 8,000 person-years of employment in the construction and manufacturing

[Translation]

de décisions sur les ressources que le gouvernement lui-même affectait à un programme particulier. Malheureusement, le coût de ces nouvelles voitures s'est révélé supérieur aux prévisions ou aux estimations du gouvernement ou de VIA Rail.

M. Ouellet: J'aimerais lire pour le ministre, qui ne sait probablement pas de quoi il parle, une recommandation particulière de M. Horner:

Pour que VIA Rail demeure un réseau national de transport ferroviaire de passagers, il est essentiel qu'il fasse l'acquisition du nombre recommandé de 48 nouvelles locomotives ayant fait leurs preuves pour le transport longue distance, ainsi que de 214 voitures à impériales, faute de quoi il n'aura d'autre solution que de fermer le réseau à l'extérieur du corridor Québec-Windsor.

Le ministre doit admettre que le gouvernement a traîné, mais il reconnaît enfin le besoin d'acheter quelques locomotives longue distance, mais non 48 comme il était proposé; en outre, il n'a pas encore jugé bon, malgré les nombreuses années écoulées depuis la recommandation de M. Horner, d'acheter une seule voiture à impériale. Nous sommes bien loin du compte des 214. Le gouvernement aurait au moins pu acheter quelques-unes de ces voitures.

Pourquoi le gouvernement ne met-il pas en oeuvre aucune de ces recommandations? Le gouvernement a-t-il décidé de fermer le réseau à l'extérieur du corridor Québec-Windsor?

M. Crosbie: Monsieur le président, l'intérêt et l'appui du député à l'endroit de VIA Rail me surprennent. Il n'a pas manifesté une telle attitude lorsqu'il était ministre dans le gouvernement. Cette attitude n'était pas évidente du tout lorsque le ministre des Transports de son gouvernement a éliminé des lignes de VIA Rail et pris certaines mesures. L'appui manifesté par le député est certes une nouveauté.

Le président: Il n'était pas non plus critique en matière de transport à cette époque.

M. Crosbie: S'il était au gouvernement, il pouvait être difficilement critique en matière de transport.

M. Angus: Cela n'a pas arrêté certaines personnes dans le gouvernement actuel.

M. Crosbie: Les plans actuels prévoient la modernisation d'un maximum de 200 wagons de chemin de fer, y compris du chauffage à vapeur au chauffage électrique et l'installation de la climatisation. VIA a déjà acheté ou commandé 30 locomotives. Selon la décision annoncée hier, 19 autres locomotives seront bientôt commandées.

Une bonne partie des recommandations du rapport de M. Horner ont été et sont sur le point d'être mises en oeuvre. Et, bien sûr, nous affectons les crédits nécessaires à cette fin. Nous procéderons également à la construction d'installations d'entretien et à la modernisation de gares. D'après nos estimations, cela générera 8,000 années-

[Texte]

sectors. So insofar as we can do it from the financial point of view, many of the recommendations have been accepted and implemented.

Mr. Ouellet: I want to remind the Minister that yes, the previous government accepted the reality that there were some unprofitable routes, and it was announced that they would be eliminated. Secondly, the government at the time gave an order to purchase new locomotives and bi-level cars. Thirdly, it decided to construct VIA facilities to allow VIA to repair its own stock in the four regions of Canada.

• 0955

When the Conservatives took over, they reinstated these unprofitable routes but did not give any additional money to VIA Rail and stopped the construction of VIA Rail's facilities in Montreal, in the Atlantic regions, and in western Canada. They went ahead only with the Toronto one. They stopped the purchase that was already arranged of new locomotives and new cars. If the government had not stopped these purchases, VIA Rail would have new equipment and would be using new equipment at the present time. I want to know from the Minister, now that he has delayed everything and VIA urgently needs new equipment, when and where will this old stock be repaired?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, the predecessor government to ours never ordered any new rail cars or any new equipment for VIA Rail. That is quite clear. They did make a decision—

Mr. Ouellet: I suppose the Minister cannot remember all the decision-taking by his predecessor. However, when Mr. Mazankowski announced the creation of Dr. Horner's task force he indicated there was a halt on all new purchases of equipment and construction of facilities. I do not have the press release with me, but I could supply it to you.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, if Mr. Ouellet does not agree with my answer, then fine; he can give his own version. The Liberal government that preceded us did not order any new equipment for VIA Rail and it made no decision to order any equipment for VIA Rail. It did announce in 1982 a plan to go ahead with maintenance facilities in Montreal at an estimate of \$146 million and in Toronto at an estimate of \$99 million. Then there was a change of Ministers and the Minister then, Mr. Axworthy, announced a decision to would go ahead with certain maintenance facilities at Halifax and at Winnipeg. That is with respect to maintenance facilities. The work at Montreal—

Mr. Ouellet: And purchase of new equipment.

[Traduction]

personnes d'emploi dans les secteurs de la construction et de la fabrication. Donc, pour autant que cela soit possible du point de vue financier, une foule des recommandations ont été acceptées et mises en oeuvre.

M. Ouellet: Je désire rappeler au ministre que le précédent gouvernement avait reconnu la non-rentabilité de quelques lignes et il en avait annoncé l'élimination. En deuxième lieu, le gouvernement de l'époque avait ordonné l'achat de nouvelles locomotives et voitures à impériale. En troisième lieu, il avait décidé de construire des installations pour permettre à VIA de réparer son propre matériel roulant dans les quatre régions du Canada.

Lorsque les Conservateurs ont pris le pouvoir, ils ont réouvert ces lignes non rentables mais n'ont pas augmenté les subventions accordées à VIA Rail et ils ont arrêté la construction des installations de VIA à Montréal, dans les régions de l'Atlantique ainsi que dans l'ouest du Canada. Ils n'ont approuvé que la construction de l'installation de Toronto. Ils ont mis fin à l'achat de nouvelles locomotives et voitures qui était déjà conclu. Si le gouvernement n'avait pas arrêté ces achats, VIA Rail disposerait et utiliserait actuellement un matériel neuf. Maintenant que le ministre a reporté tous les achats et que VIA a un besoin urgent de matériel neuf, j'aimerais que le ministre nous dise quand et où sera effectuée la réparation de l'ancien matériel roulant.

M. Crosbie: Monsieur le président, le gouvernement qui nous a précédés n'a jamais commandé de nouvelles voitures ni de matériel neuf pour VIA Rail. C'est des plus clair. Il a cependant pris une décision. . .

M. Ouellet: Je suppose que le ministre ne peut se souvenir de toutes les décisions prises par son prédécesseur. Cependant, lorsque M. Mazankowski a annoncé la création du groupe de travail de M. Horner, il a dit qu'il mettait un frein à tous les achats de matériel neuf ainsi qu'à la construction d'installations. Je n'ai pas le communiqué avec moi, mais je pourrais vous le fournir si vous le désirez.

M. Crosbie: Monsieur le président, si M. Ouellet n'est pas d'accord avec mes réponses, cela ne me dérange pas; il peut donner sa propre version des faits. Le gouvernement libéral qui nous a précédés n'avait commandé aucun matériel nouveau pour VIA Rail et il n'a jamais pris de décision en ce sens. Il a cependant annoncé en 1982 son intention de procéder à la construction d'installations d'entretien à Montréal à un coût estimatif de 146 millions de dollars ainsi qu'à Toronto, à un coût estimatif de 99 millions de dollars. Il y a eu alors changement de ministre. Le nouveau ministre, M. Axworthy, a alors annoncé sa décision d'autoriser la construction d'installations d'entretien à Halifax et à Winnipeg. Voilà la situation en ce qui touche les installations d'entretien. La construction d'une installation à Montréal. . .

M. Ouellet: Et l'achat de matériel nouveau.

[Text]

Mr. Crosbie: —was proceeded with, Mr. Chairman, and that facility should be finished next year and the work at Toronto has been done. These are both major overhaul centres. The other maintenance works have not gone forward and they are under review now.

Mr. Ouellet: I just ask you where and when the rolling stock of VIA Rail will be repaired. You just announced yesterday that they will repair it. When? Next month? Two months time? Next year? And where?

Mr. Crosbie: I did not announce that VIA Rail is going to repair anything. I announced that the funding we are making available, \$361 million for capital expenditures over and above their current operating fund requirements, will cover expenditures for the modernization of up to 200 railway cars, not for their repair but for their modernization, by converting them from steam to electric heating and installing air conditioning. It will also enable them to purchase new locomotives in addition to the 30 they now have on order.

Mr. Ouellet: All right. If it is not repair, it is modernizing. Where and when will they be modernized?

Mr. Crosbie: VIA Rail will now have to prepare a program for how they are going to have this done and in what sequence. They will call tenders so that those involved in this business can bid on the work that is to be done. I cannot tell you where it is going to be done until that process is finished.

Mr. Ouellet: Earlier you appeared before us and you promised that the facilities of CN in Pointe Saint-Charles in Montreal would be receiving contracts and that you will turn this Pointe Saint-Charles operation into a facility to service not only national needs but international needs. I am told that Pointe Saint-Charles has not yet received any new contracts from outside Canada. Are you ready to ask VIA to look with a favourable eye on sending this to Pointe Saint-Charles for the modernization, as you told us before?

• 1000

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I never said anything of the sort before. I have explained before that CN plans to use the Pointe Saint-Charles facilities for contract work, is going to do all it can to ensure that those facilities are fully used, and it is going to be bidding for contract work in Canada and outside Canada.

I am not going to direct VIA Rail to give the work converting these rail cars or modernizing these rail cars to CN at Pointe Saint-Charles or whatever. There are two, three, or four companies in this country that can do the work, including Bombardier, and they will have to bid.

[Translation]

M. Crosbie: . . . a commencé, monsieur le président, et devrait être terminée l'an prochain. La construction est terminée à Toronto. Ce sont là deux grands centres de réparation et d'entretien. Pour ce qui est des autres centres d'entretien, nous procédons actuellement à leur examen.

M. Ouellet: Pouvez-vous me dire quand et où sera réparé le matériel roulant de VIA Rail? Pas plus tard qu'hier, vous avez annoncé que VIA Rail en ferait la réparation. Quand? Le mois prochain? Dans deux mois? L'an prochain? Et où?

M. Crosbie: Je n'ai pas annoncé que VIA Rail procéderait à des réparations quelconques. J'ai annoncé que les crédits de 361 millions de dollars que nous accordions pour l'achat d'immobilisations, en sus, les dépenses courantes d'exploitation, s'appliqueraient à la modernisation d'un maximum de 200 voitures ferroviaires, et non à la réparation, par une conversion du chauffage à vapeur au chauffage électrique et par l'installation de la climatisation. Ces crédits permettront également à VIA Rail d'acheter de nouvelles locomotives en plus des 30 qu'il a déjà commandées.

M. Ouellet: Très bien. Si ce ne sont pas des réparations, appelons-les des modernisations. Quand et où les travaux auront-ils lieu?

M. Crosbie: VIA Rail doit maintenant mettre au point qui indiquera la méthode adoptée et l'ordre des activités en question. A cette fin, il sollicitera des appels d'offre auprès des entreprises intéressées. Je ne peux donc vous dire à quel endroit les travaux auront lieu tant que le programme n'aura pas été mis au point.

M. Ouellet: Au cours d'un témoignage antérieur, vous nous aviez promis que les installations du CN à Pointe Saint-Charles et à Montréal recevraient des contrats et qu'on les transformerait ensuite pour répondre non seulement aux besoins nationaux mais également aux besoins internationaux. Je me suis laissé dire que les installations de Pointe Saint-Charles n'avaient pas encore reçu de nouveaux contrats de l'extérieur du Canada. Elles sont disposées à demander à VIA qu'il accueille favorablement la candidature de Pointe Saint-Charles pour la modernisation du matériel roulant, comme vous l'aviez déjà promis.

M. Crosbie: Monsieur le président, je n'ai jamais rien dit de tel. J'ai expliqué précédemment que le CN prévoyait recourir aux installations de Pointe Saint-Charles pour des travaux à forfait, et ferait tout en son possible pour s'assurer d'utiliser pleinement ces installations et qu'il ferait des appels d'offres au Canada et à l'extérieur du pays.

Je n'ai pas l'intention d'ordonner à VIA Rail qu'elle confie les travaux de conversion ou de transformation des wagons au CN à Pointe Saint-Charles ou ailleurs. Il y a deux, trois ou quatre entreprises au Canada qui peuvent effectuer le travail, y compris Bombardier, et tous devront

[Texte]

After there has been a bidding process, VIA will award a contract to the lowest responsible tender.

Mr. Ouellet: There is no guarantee either for Bombardier or the UDTG, the Ontario companies, who just lost the contracts for new bilevel cars. They will not be compensated in some way by having the contract for the modernization of the old equipment. It is an open game, as you say, and you will let VIA make the decision as they see fit.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I expect VIA to do exactly what any well-run, responsible company would do in these circumstances, and that is to call tenders, because there are a number of suppliers and manufacturing concerns in Canada that can do this work for them. I would expect VIA to call tenders on that work, and the decisions will then have to be made as to how it is to be done and who has the best price, and so on.

Mr. Ouellet: Will it be done by you or by VIA?

Mr. Crosbie: There is no guarantee to anyone. It will be done by VIA, and I would expect VIA to review their recommendations with me and with the department because we are supplying the money for them. We are naturally not just going to give them the money and then take no further interest in the matter.

Mr. Ouellet: I will come back to the very first question I asked. The Minister appeared before us some time ago and did not say a word about airport management. Then he went out and made an announcement in Vancouver the next day. Since his announcement, how many municipalities have offered to take over the administration of airports in their regions?

Mr. Crosbie: This policy, Mr. Chairman, was developed over a considerable period of time. Since the announcement in Vancouver, we have had indications of interest from a number of areas. The principal interest is expressed in British Columbia, where both the Government of British Columbia and organizations in Vancouver, like the Board of Trade and so on, are quite interested in perhaps putting in a proposal on the Vancouver Airport.

There is interest expressed in Edmonton and in Calgary, and I would expect that at some point we would probably receive a proposal from those areas.

There is considerable interest expressed in Montreal, where we grappled with, and have shown serious interest in, seeing that the facilities in Montreal are properly used and co-ordinated. The Montreal City Council has expressed interest. We are in any event setting up a new organization in the Montreal area so that there will be one authority to operate both Dorval and Mirabel so that it operates with one airport. They are interested in Montreal.

[Traduction]

passer par l'appel d'offres. Une fois ce processus terminé, VIA accordera le marché au plus faible enchérisseur responsable.

M. Ouellet: Il n'y a rien de garantie que le marché ira à Bombardier ou à la SDTU, ou à des entreprises de l'Ontario, qui viennent juste de perdre les contrats pour la fabrication de nouvelles voitures à impériale. On ne les compensera pas d'une façon ou d'une autre en leur accordant le contrat de modernisation de l'ancien matériel roulant. Comme vous le dites, c'est un marché ouvert et vous devrez laisser à VIA le soin de prendre la décision qu'il juge opportune.

M. Crosbie: Monsieur le président, je m'attends à ce que VIA fasse exactement ce que toute entreprise responsable et bien administrée ferait dans de telles circonstances, c'est-à-dire lancer des appels d'offres, car il y a beaucoup de fournisseurs et de fabricants au Canada qui peuvent effectuer ces travaux pour VIA. Je m'attends à ce que VIA lance des appels d'offres à cette fin et qu'elle décide ensuite qui fera les travaux et à quel prix, et ainsi de suite.

M. Ouellet: Est-ce vous ou VIA qui prendrez la décision?

M. Crosbie: Personne n'a reçu de garanties. Une fois que VIA aura fait ses recommandations, je m'attends à ce qu'il me consulte ainsi que les autorités compétentes du ministère car c'est nous qui leur fournissons l'argent. Il est évident que nous n'allons pas simplement les financer pour ensuite leur laisser carte blanche.

M. Ouellet: Permettez-moi de revenir à la toute première question que j'ai posée. Il y a quelque temps, le ministre a témoigné devant nous mais il n'a rien dit au sujet de la gestion des aéroports. Le lendemain, il faisait un communiqué à Vancouver. Depuis cette date, combien de municipalités ont offert de prendre sous leur aile l'administration des aéroports de leur région?

M. Crosbie: Monsieur le président, cette politique a été élaborée sur une longue période. Depuis l'annonce à Vancouver, quelques régions ont manifesté leur intérêt à la chose. C'est en Colombie Britannique qu'on a exprimé l'intérêt le plus marqué puisque le gouvernement de la province et les organismes de Vancouver, comme le *Board of Trade* et ainsi de suite sont très intéressés à présenter une proposition en ce qui concerne l'aéroport de Vancouver.

Nous avons également reçu une réponse d'Edmonton et de Calgary et ces dernières devraient probablement nous présenter une proposition à une date ultérieure.

Il y a eu beaucoup d'intérêt manifesté à Montréal où nous nous sommes occupés très sérieusement de voir à ce que les installations de Montréal soient bien utilisées et coordonnées. Le Conseil municipal de Montréal a manifesté son intérêt. De toute façon, nous mettons sur pied un nouvel organisme dans la région de Montréal qui s'occupera d'exploiter à la fois Dorval et Mirabel comme un seul aéroport.

[Text]

[Translation]

• 1015

These are the principal areas where interest has been expressed. There a number of other areas where they are having a look at this or forming bodies to consider it, but I do not think there is going to be any massive change in the way our airports are administered in the immediate future.

In the department itself, we plan to decentralize the administration of the airports to give more responsibility to the people who are on the scene administering them and to local authorities and to try to engage the local communities and local business groups more in the operation of the airports so they can become more self-supporting.

Mr. Ouellet: In short, you are going to sell the profitable ones and you will hang dry with all the others.

Mr. Crosbie: We have not decided to sell any yet, but we are hoping the ones that are not profitable at the moment will become profitable under these new administrative arrangements.

If you look at the United States of America and see the number of airports operated there by various local authorities and the like and how they do with them, you will see that it is quite possible to operate airports and make money. The Edmonton Municipal Airport is another one that comes to mind. They have done very well in the administration of that airport. So hopefully this can improve the whole system of operating airports in Canada, but I imagine it is going to take a considerable time.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. That was an interesting question to end on. I am sure this matter will be pursued. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, I have been on this committee every year since VIA Rail was formed, in 1976, a \$1 item in the estimates. Every year every Minister, every government since then has said that we are going to get a VIA Rail Canada Act. One was put on the *Order Paper* and then disappeared. Can you tell us when there will be a national rail passenger act? Are you going to bring one in or not? Has the government decided to proceed or has it decided not to bother, just to leave VIA Rail hanging out there?

Mr. Crosbie: VIA Rail has not been left to hang out there; it is receiving tremendous support from the government, including \$588 million this year, which the taxpayers of Canada are putting forward to ensure that there is a rail passenger service operating.

Mr. Benjamin: It is a broken record.

Mr. Crosbie: I do not know whether it is a broken record, but \$588 million presumably does not much matter to the NDP, they not being responsible for the administration of the country's affairs—

Mr. Angus: Give us a chance, John.

Ce sont là les principales régions qui ont manifesté de l'intérêt. Il y en a d'autres qui examinent la question ou qui ont créé des comités pour le faire, mais je ne prévois pas de changement d'envergure dans un proche avenir en ce qui touche l'administration de nos aéroports.

Au ministère même, nous prévoyons décentraliser l'administration des aéroports afin de donner plus de responsabilités aux autorités locales et à la direction qu'on place dans les aéroports et pour inciter les collectivités locales et les groupes d'entreprises locales à participer davantage à l'exploitation des aéroports pour que ces derniers puissent devenir plus autonomes.

M. Ouellet: En deux mots, vous allez vendre les aéroports rentables et garder tous les autres.

M. Crosbie: Nous n'avons pas encore décidé de vendre quelque aéroport que ce soit, mais nous espérons que ceux qui ne sont pas encore rentables le deviendront avec ces nouvelles mesures administratives.

Lorsqu'on voit le nombre d'aéroports aux États-Unis qui sont exploités par diverses autorités locales et d'autres du même genre et ce qu'elles en ont fait, vous constaterez qu'il est très possible d'exploiter des aéroports de façon rentable. L'Aéroport municipal d'Edmonton est un autre exemple qui me vient à l'esprit. Cet aéroport est très bien administré. Il est donc à espérer que cela améliorera tout le régime d'exploitation des aéroports au Canada, mais je suppose que cela prendra beaucoup de temps.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Votre dernière question était très intéressante. Je suis certain que nous reparlerons de ce sujet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, je siège à ce Comité chaque année depuis la création de VIA Rail en 1976, qui représente un élément peu important du budget. Depuis lors, tous les ministres de tous les gouvernements nous ont répété chaque année qu'ils allaient nous donner une loi pour réglementer VIA Rail. Le projet de loi a déjà été inscrit au Feuilleton mais il a disparu. Pouvez-vous nous dire à quel moment nous aurons une loi nationale sur le transport ferroviaire des passagers? Allez-vous le faire oui ou non? Le gouvernement est-il décidé à aller de l'avant ou désire-t-il seulement laisser VIA Rail sécher sur place?

M. Crosbie: On n'a pas laissé VIA Rail à lui-même; il reçoit une aide considérable du gouvernement, dont 588 millions de dollars pour cette année de la part des contribuables du Canada pour garantir un service passagers.

M. Benjamin: C'est un record battu.

M. Crosbie: Je ne sais pas si on a battu un record, mais 588 millions de dollars ne semblent pas énerver beaucoup le NPD, n'étant pas responsable de l'administration des affaires du pays. . .

M. Angus: Ne soyez pas si dur, John.

[Texte]

Mr. Crosbie: —and not likely to be, I think, in the immediate future.

Mr. Benjamin: I asked—

Mr. Crosbie: I know exactly what you asked, Mr. Benjamin. With respect to the question of VIA Rail legislation, I intend to review that in the fall with the Cabinet and we will make a decision then as to when we are going to go forward with the legislation. We are not proposing to go forward at the present session because of the very, very full legislative agenda that already exists.

Mr. Benjamin: But it is the policy and intent of the government to bring in legislation? When I speak of leaving VIA Rail out to dry, to hang out there by itself, I am talking about an enterprise that, unlike Air Canada or Canadian National, does not have a legislative framework under which to operate. That is where they are left hanging out, and the Minister knows that is what I meant. Is it your policy and is it your intention to bring in a national rail passenger act?

Mr. Crosbie: That is my intention, yes.

Mr. Benjamin: Good. You are the sixth Minister to say that to me.

Mr. Crosbie: At least we are consistent.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Angus: Yes, you do not deliver either.

Mr. Benjamin: Consistently wrong from both parties.

The Chairman: There would be the same advice from your department if you were in control, Mr. Benjamin.

Mr. Angus: If we were in control, we would not necessarily listen to it.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, since 1976—I do not have the exact figures handy, but as I recall what we have done each year in refurbishing old equipment. . . I am not talking about stations and repair shops; I am talking about rolling stock. You can correct me if I am wrong, and maybe one of your officials has the figures handy, but I believe we have spent something in the order of \$1 billion since 1976 refurbishing rolling stock. In 1977 new passenger cars would have cost in the order of \$300 million. Now we are looking at a price tag of \$600 million at least for the same number of cars.

• 1010

Can you provide the committee with the rationale. . . ? We appreciate that in the early part of the year you are stuck with refurbishing old equipment until new equipment is put on line. But can you provide me with any kind of transportation economics rationale as to why you would keep spending money on refurbishing old rolling stock? You have to keep doing it again every third or fourth year on the same cars, when all the transportation experts and authorities and economists I have talked to or read about say the new equipment—what

[Traduction]

M. Crosbie: . . . et n'étant pas susceptible de l'être, à mon avis, dans un proche avenir.

M. Benjamin: J'ai demandé. . .

M. Crosbie: Je sais exactement ce que vous avez demandé, monsieur Benjamin. Pour ce qui est de la loi sur VIA Rail, j'ai l'intention d'examiner les questions à l'automne avec le Cabinet et nous prendrons alors la décision d'aller ou non de l'avant avec une loi. Nous n'avons pas l'intention d'en présenter une au cours de cette session à cause de l'ordre du jour très très chargé.

M. Benjamin: Mais il est bien dans les intentions du gouvernement de présenter une loi? Lorsque je parle de laisser VIA Rail à lui-même, je fais référence à une entreprise qui, à l'encontre d'Air Canada ou des chemins de fer nationaux, n'est pas exploitée à l'intérieur d'un cadre législatif. Voilà le sens de mes paroles et le ministre sait exactement ce que je veux dire. Est-il dans votre programme et dans votre intention d'adopter une loi nationale sur le service passagers?

M. Crosbie: C'est là mon intention.

M. Benjamin: Très bien. Vous êtes le sixième ministre à me dire la même chose.

M. Crosbie: Au moins nous disons tous la même chose.

M. Benjamin: Oui.

M. Angus: Oui, mais vous ne faites rien non plus.

M. Benjamin: Les deux partis sont toujours dans l'erreur.

Le président: Si vous étiez au pouvoir, monsieur Benjamin, votre ministère dirait la même chose.

M. Angus: Si nous étions au pouvoir, nous ne l'écouterions pas nécessairement.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, depuis 1976—je n'ai pas les chiffres exacts sous la main, mais si je me souviens bien des travaux d'entretien qui ont lieu chaque année sur le vieux matériel. . . Je ne parle pas ici des gares ni des ateliers de réparations; je parle du matériel roulant. Corrigez-moi si j'ai tort, et peut-être qu'un de vos fonctionnaires a les chiffres en main, mais je crois que nous avons dépensé quelque chose comme 1 milliard de dollars depuis 1976 pour retaper le matériel roulant. En 1977, de nouvelles voitures auraient coûté 300 millions de dollars. Aujourd'hui, la facture est d'au moins 600 millions de dollars pour le même nombre de voitures.

Pouvez-vous expliquer au Comité votre raisonnement. . . ? Nous savons qu'au début de l'année, vous êtes obligés de remettre à neuf le vieux matériel jusqu'à ce que le matériel neuf entre en service. Mais pouvez-vous nous donner une explication monétaire quelconque qui justifie une telle dépense pour remettre à neuf le vieux matériel roulant? Il faut recommencer les mêmes travaux tous les trois ou quatre ans sur les mêmes voitures quand tous les experts en matière de transports ainsi que les économistes auxquels j'ai parlé ou dont j'ai

[Text]

VIA Rail would save in operating and maintenance costs—will pay for itself. I have had figures ranging anywhere from three years to nine years. And they have a life expectancy of 30 to 40 years.

Why would you keep continually, as your predecessors did...? You are stuck again. You are going to have to refurbish these cars, modernize them as you call it, because you are stuck again. We still have no new cars ordered. You need two to three years' lead time to get them, so you have no choice but to refurbish those cars again, for the third or fourth time. So what is the rationale for continuing that same routine year after year? The previous government, colleagues of yours in your party, were just as vociferous as I am about what happened in the 1970s and the early 1980s under a Liberal government. We are getting exactly the same thing from your administration. In the name of plain common transportation sense and economic sense, why do you keep doing the same thing?

The Chairman: Is that your question?

Mr. Crosbie: Well, Mr. Chairman, much of VIA's long-haul fleet has deteriorated extensively and it needs these kinds of changes to save on maintenance costs and improve the service for the passengers and so on, so the money that is going to be spent on modernizing these 200 cars is going to be well spent. It will result in a more efficient operation, a great reduction in maintenance costs, more comfort for the passengers, and it will enable VIA to operate more effectively in cold weather. That is the reason for doing it. There is ample precedent down in the United States to show this can be a very effective way of improving the service.

As far as the reason for not going forward with ordering new cars is concerned, that is a financial reason. Naturally I would like to see, and VIA would like to see, the purchase of new cars. However, the costs exceeded the estimates very considerably. The cost of supporting the rail passenger service keeps escalating, not improving, and therefore this is the best we can do at this particular time. The rail passenger service is doubtless going to need new cars at some point in the future. It will not need them in the next few years because of the work we are now going to undertake.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Minister, we have had nothing but a litany. . . and certainly in the past year, shorter trains, slower schedules, poorer connections. I do not know if the Minister realizes it or not, but the average speed of the transcontinental now is only about two miles an hour faster than the CPR transcontinental schedule of 1892. I can show him a copy of the schedule for 1892. Now, really!

[Translation]

lu les articles s'accordent à dire que l'achat de matériel neuf serait payé par ce que VIA Rail économiserait en frais d'exploitation et d'entretien. Ce sont les chiffres que j'ai: les frais d'achat pourraient être récupérés entre trois et neuf ans. Et le matériel neuf a une durée de vie de 30 à 40 ans.

Pourquoi faites-vous comme vos prédécesseurs? Vous êtes encore pris au piège. Vous allez devoir remettre ces voitures à neuf, les moderniser comme vous dites, parce que vous n'avez pas le choix. Nous n'avons encore commandé aucune nouvelle voiture, et il faut prévoir au moins deux ou trois ans entre le moment de la commande et la livraison des voitures. Vous n'avez donc pas le choix sinon de remettre à neuf ces voitures pour la troisième ou quatrième fois. Quelle raison avez-vous de continuer la même routine année après année? Le gouvernement précédent, et même certains collègues de votre parti, ont critiqué autant que moi ce qui s'est passé dans les années 1970 et au début des années 1980 sous le gouvernement libéral. Or, votre gouvernement nous ressert exactement la même chose. Ce n'est qu'une question de bon sens: tant sur le plan de l'économie que du transport, pourquoi vous contentez-vous d'emboîter le pas à vos prédécesseurs?

Le président: Est-ce là votre question?

M. Crosbie: Monsieur le président, une bonne partie du matériel roulant de longue distance de VIA Rail a subi des dommages importants, et il faut le remettre à neuf si l'on veut réduire les frais d'entretien, améliorer le service passager et ainsi de suite; le budget qui est consacré à la modernisation de ces 200 voitures est donc justifié. Cela se traduira par une exploitation plus efficace, une diminution importante des frais d'entretien, un confort accru pour les passagers et un service plus efficace par temps froid. Voilà les raisons qui nous motivent. Aux États-Unis, bon nombre d'exemples de ce genre nous indiquent que c'est là une façon très efficace d'améliorer le service.

En ce qui concerne l'achat de nouvelles voitures, des raisons financières nous en empêchent. Il est évident que VIA, autant que moi, aimerait acheter de nouvelles voitures. Cependant, les coûts dépassent très largement les estimations. Le coût d'exploitation du service voyageurs ne cesse de grimper de sorte que nous ne pouvons faire plus en ce moment. Il ne fait pas de doute qu'il faudra tôt ou tard acheter de nouvelles voitures pour le service voyageurs. Mais nous n'en aurons pas besoin avant quelques années à cause des travaux de modernisation que nous allons entreprendre.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur le Ministre, nous n'avons à vous présenter qu'une litanie de plaintes. . . et depuis un an, les trains sont plus courts et plus lents et les correspondances sont de plus en plus difficiles. Je ne sais pas si le Ministre est au courant, mais la vitesse moyenne du transcontinental n'est à l'heure actuelle que de deux milles à l'heure supérieure à celle du transcontinental du CP de 1892. Je peux lui montrer un exemplaire de l'horaire de cette année-là. C'est incroyable!

[Texte]

[Traduction]

• 1015

You are going to continue to put money out to fix up old cars and your stock. But the more you do so, the more taxpayers' money you are throwing away. Surely it does not make good long-term sense to keep providing borrowed money to VIA Rail for 11 years to fix old cars when the new ones would have saved you half the money you spent on refurbishing. Borrowing an extra \$500 million now to order and purchase the new cars in the long term over five to seven to eight years or whatever would enable you to reduce the money you have to provide to VIA Rail for operating costs.

An hon. member: As well as to increase efficiency.

Mr. Benjamin: Is this not what you would call sound business practice?

Mr. Crosbie: There seems to me an inconsistency in what you are saying there, Mr. Benjamin. We are going to spend about \$119 million—I think this is the figure—in order to improve very considerably and to re-equip the transcontinental service, to change the heating systems from steam to electric, and to make these other improvements. This is going to improve the operating efficiency of VIA Rail and the comfort of the passengers and so on and make a more reliable service. I do not know how you could describe this as throwing money away.

Perhaps a better step from the point of view of the railway would be to order new cars as well. But there is a limit to the amount of resources the Government of Canada can put into the rail passenger service when we look at all the demands there are on the Government of Canada for services across the country and the financial position the government finds itself in.

So \$2.5 billion is felt by us to be the maximum we can put forward to assist VIA Rail over the next five years. In addition, there may well be other spending that will have to be done on VIA Rail. If its operating costs are higher than anticipated, which might well be, then each year we will have to make a decision on further spending for VIA Rail. This is the reason for this decision.

Mr. Benjamin: I have a final question on VIA and then I would like to move to another subject. Would the Minister tell us what your officials recommended to you? What did VIA Rail recommend to you and what did you recommend to the government? Did you recommend new cars, or did you recommend refurbishing?

The Chairman: We will let the Minister answer if he wants to, but frankly—

Mr. Benjamin: That is all right. He just might.

Vous allez donc continuer à dépenser de l'argent pour retaper de vieilles voitures et votre matériel roulant. Mais plus vous vous entêtez, plus vous gaspillez l'argent des contribuables. Cela n'a certes pas beaucoup de sens à long terme de continuer à injecter de l'argent emprunté dans VIA Rail pendant 11 ans pour remettre à neuf de vieilles voitures quand de nouvelles vous auraient permis d'économiser la moitié des sommes que vous dépensez à cette remise à neuf. En empruntant maintenant 500 millions de dollars supplémentaires pour commander et acheter une nouvelle voiture, vous permettrez à long terme, sur cinq, sept ou huit ans par exemple, de diminuer les sommes que vous accordez à VIA Rail pour l'exploitation de son service.

Une voix: Ainsi que pour accroître l'efficacité.

M. Benjamin: N'appelleriez-vous pas cela une pratique judicieuse?

M. Crosbie: Monsieur Benjamin, vous me semblez faire preuve d'incohérence dans vos propos. Nous allons dépenser environ 119 millions de dollars—je crois que c'est là le chiffre—pour améliorer de façon très marquée et pour rééquiper le service transcontinental, pour passer du chauffage à vapeur à un système électrique et pour apporter d'autres améliorations. Ces travaux accroîtront l'efficacité opérationnelle de VIA Rail ainsi que le confort des passagers tout en rendant le service beaucoup plus fiable. J'ignore comment vous pouvez dire qu'il y a là gaspillage d'argent.

Du point de vue du réseau, il serait peut-être préférable de commander également de nouvelles voitures. Mais il y a une limite aux ressources que le gouvernement du Canada peut injecter dans le service rail passagers quand on voit toutes les demandes de service auxquelles le gouvernement du Canada doit répondre partout au pays et quand on voit la situation financière dans laquelle le gouvernement se trouve.

Par conséquent, nous croyons qu'une somme de 2,5 milliards de dollars est le maximum que nous pouvons contribuer pour aider VIA Rail au cours des cinq prochaines années. En outre, il pourrait bien y avoir d'autres dépenses qui s'avèreront nécessaires pour VIA Rail. Si ces frais d'exploitation dépassent les prévisions, ce qui est possible, nous devons alors voter chaque année des crédits supplémentaires pour VIA Rail. Voilà donc la raison qui motive notre décision.

M. Benjamin: Avant de passer à un autre sujet, j'ai une dernière question à poser sur VIA Rail. Le ministre peut-il nous dire ce que ses hauts fonctionnaires lui ont recommandé? Quelles ont été les recommandations de VIA Rail et qu'avez-vous vous-même recommandé au gouvernement? Avez-vous recommandé l'achat de nouvelles voitures ou la remise à neuf?

Le président: Nous laisserons au ministre le soin de répondre s'il le désire, mais franchement. . .

M. Benjamin: C'est très bien. Il pourrait bien le faire.

[Text]

The Chairman: You are right, he just might.

Mr. Angus: You are a big boy.

The Chairman: He just might and he should—

Mr. Benjamin: We are giving him his head this morning.

The Chairman: This is one way to put it.

Mr. Crosbie: Yes, on a platter. I had to discuss with the government a number of options; the decision announced yesterday was one of those options.

The Chairman: Mr. Benjamin, this answers it. I think this is the answer and this is as far as it should go.

Mr. Benjamin: You did not pick any options that you preferred.

Mr. Crosbie: I had two other preferred options, neither one of which I can describe to you.

Mr. Benjamin: I see.

The Chairman: He does not want to describe what he thinks of the question. It is a good time; frankly, you are a little under and you have a couple more minutes. Did you want to switch to something else?

Mr. Benjamin: Yes, I do.

The Chairman: I think it would be a good time to switch and I am only going to ask. . . The deputy minister is not here. You are not going to be here at 3.30 p.m. I gather the understanding is that your officials. . . because I understand you cannot be here, and the members do. I hope we are going to go to 12.30 p.m. at least with you on policy matters. Your officials this afternoon. . . with Mr. Withers, Mr. Mulder and everyone else. If this is understood, it is fine.

I am going to switch now to the government's side and I am going to call on Mr. Clifford and Mr. Duguay, hoping that you both will be very short so that you ask questions within the 15-minute or 20-minute parameter, as I know you will.

Mr. Clifford: Mr. Minister, I was very pleased to hear about the airport management policy. As you know, we have had a great deal of interest in this in London, Ontario, with our airport, with various groups showing some interest. We certainly want to work with your department further. The one concern we have heard in this committee, and I have certainly heard it in London, is the concern about the parallel with what has happened with U.S. airports. Are you satisfied that airport safety and security is up to par with what we are accustomed to here in Canada, with what you see in the airports in the United States, many of which are privately owned?

• 1020

Mr. Crosbie: It is my opinion that all our standards would be, if anything, higher.

[Translation]

Le président: Vous avez raison, il pourrait bien le faire.

M. Angus: Vous êtes un grand garçon.

Le président: Il pourrait bien et il devrait le faire. . .

M. Benjamin: Nous lui lâchons la bride ce matin.

Le président: Si l'on peut dire.

M. Crosbie: Oui, sur un plateau. J'ai dû examiner plusieurs options avec le gouvernement; la décision annoncée hier était l'une des options examinées.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez votre réponse. A mon avis, il vous a répondu et nous devrions nous arrêter là.

M. Benjamin: Vous n'avez choisi aucune des options que vous favorisiez.

M. Crosbie: J'avais privilégié deux autres options que je ne peux vous décrire ni l'une ni l'autre.

M. Benjamin: Je vois.

Le président: Il ne veut pas donner son opinion de la question. Le moment est bien choisi; en toute sincérité, vous êtes un peu déprimé, et il vous reste encore quelques minutes. Voulez-vous passer à un autre sujet?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Je crois que ce serait un bon moment pour changer de sujet et je vais seulement demander. . . Le sous-ministre n'est pas ici. Vous ne serez pas ici à 15h30. Ce que je comprends bien, mais non les membres, c'est que vos hauts fonctionnaires ne peuvent être ici. J'espère que nous pourrions au moins discuter avec vous de questions de principe jusqu'à 12h30. Vos représentants cet après-midi. . . Avec M. Withers, M. Mulder et tous les autres. Si tout le monde a bien compris, allons-y.

Je vais maintenant donner la parole au gouvernement et demander à M. Clifford et à M. Duguay d'être très brefs afin que leurs questions ne dépassent pas la période de 15 ou 20 minutes qui nous est allouée, et je sais qu'ils le feront.

M. Clifford: Monsieur le ministre, j'ai reçu avec beaucoup de plaisir l'annonce au sujet de la gestion des aéroports. Comme vous le savez, divers groupes de London, en Ontario, ont manifesté beaucoup d'intérêt à l'égard de notre aéroport. Nous voulons assurément collaborer davantage avec votre ministère. La préoccupation qui prévaut au sein de ce Comité et dont j'ai par ailleurs entendu parler à London trace une comparaison avec ce qui s'est produit dans les aéroports aux États-Unis. Êtes-vous certain que la sûreté et la sécurité dans les aéroports se comparent exactement à ce à quoi nous sommes habitués, ici au Canada, et avec ce que l'on peut voir dans les aéroports aux États-Unis, dont beaucoup sont privés?

M. Crosbie: Je pense que toutes nos normes sont certainement plus élevées.

[Texte]

Mr. Clifford: But are we going to be able to maintain that? You see, the general public feels that we have good standards. We are getting that message out. There has been some question about firefighting capabilities, and we have heard these things in this committee. But with re-regulation, are we assured that if some of these terminals, for example, the new terminal in Toronto falls into private hands, are they going to be able to maintain this?

There is a question, an open question to this committee, that many U.S. airports do not have proper safety standards and that we are just going down the garden path to less safety. I want a reaction from the Minister before the final reading of this bill that in fact this is not going to happen in Canada.

Mr. Crosbie: There is no diminution in the safety standards at all in Canada, nor is there anything in the proposed policy and the devolution of airport administration that is going to affect safety. Standards of safety and security will still be set by the Government of Canada, and anyone who operates an airport will have to observe those standards. So it is not going to affect safety.

Air navigation and matters like that are going to continue to be under the jurisdiction of the Department of Transport. So there is not anything that we are proposing. . . All we are proposing is that the actual administration of airports, their commercial administration, their leasing policy, what facilities they contain and so on and so forth, the management of the actual airport structure, will be done by an airport authority if that is the wish of the local area. The air navigation and air traffic control and so on, that will continue to be done under the Government of Canada.

Mr. Clifford: You are going to oversee this—firefighting, for example, at airports.

Mr. Crosbie: We would lay down the standards they must observe with respect to, for example, the crash fire rescue service. There are certain standards that apply to airports, depending on the kind of traffic that you have and so on. That will all be covered by the regulations, whether they are operated directly by us or by an airport authority.

Mr. Clifford: Will we have inspectors to back this up?

Mr. Crosbie: Absolutely.

Mr. Clifford: I am very pleased to hear that, Mr. Minister. With regard to VIA Rail—

Mr. Ouellet: How many?

Mr. Crosbie: However many are necessary.

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Minister. Safety will not be compromised, and I am sure Canadians are going to be happy to hear that.

[Traduction]

M. Clifford: Mais serons-nous capables de les maintenir? La population estime que nous avons de bonnes normes. C'est le message que nous recevons. Il existe pourtant certaines préoccupations à propos de nos capacités de lutte contre l'incendie. Certains en ont parlé ici. Cependant, avec la déréglementation, quelle certitude avons-nous, si certaines de ces aérogares, par exemple le nouvel aéroport de Toronto, tombent entre les mains d'intérêts privés, que ses intérêts pourront se conformer à ces normes?

La question que je vous pose à tous est la suivante: nombre d'aéroports aux États-Unis n'ont pas les normes de sécurité adéquates, nous dirigeons-nous vers un amoindrissement de la sécurité. Je voudrais que le ministre nous dise, avant la dernière lecture de ce projet de loi, que cela ne se produira pas au Canada.

M. Crosbie: Il n'y a aucun amoindrissement des normes de sécurité au Canada et rien, dans le projet de lignes de conduite et dans l'attribution de l'administration des aéroports, qui nuira à la sécurité. Les normes de sûreté et de sécurité seront quand même établies par le gouvernement du Canada et quiconque exploitera un aéroport devra s'y conformer. Ainsi, la sécurité n'est aucunement remise en cause.

La navigation aérienne et les questions qui s'y rattachent continueront de relever du ministère des Transports. Ainsi, nous ne projetons aucunement. . . Tout ce que nous projetons est que, dans les faits, l'administration des aérogares, leur administration commerciale, leurs lignes de conduite de crédits-bail, les installations qu'elles contiennent, etc., la gestion ou la structure réelle de l'aéroport, seront confiées à une administration aéroportuaire, si tel est le souhait des gens de l'endroit. La navigation aérienne, le contrôle de la navigation aérienne, etc., tout cela continuera d'être régi par le gouvernement du Canada.

M. Clifford: Vous avez supervisé cela, par exemple, la lutte contre les incendies, dans les aéroports.

M. Crosbie: Nous fixerions les normes à respecter, par exemple dans les services de sauvetage en cas d'écrasement et d'incendie. Il existe certaines normes qui s'appliquent aux aéroports, par exemple selon le type de navigation aérienne qu'on y trouve. Tout cela sera couvert par la réglementation, que l'aéroport soit exploité directement par nous ou par une administration aéroportuaire.

M. Clifford: Aurons-nous des inspecteurs pour faire respecter cela?

M. Crosbie: Certainement.

M. Clifford: Je suis très content d'entendre cela, monsieur le ministre. En ce qui a trait à VIA Rail. . .

M. Ouellet: Combien?

M. Crosbie: Autant qu'il en faudra.

M. Clifford: Merci, monsieur le ministre. La sécurité ne sera pas mise en péril et je suis certain que les Canadiens seront heureux d'apprendre cela.

[Text]

Many Canadians were happy to see that in fact their government has not abandoned VIA Rail. But I wonder, Mr. Minister, if you have heard, if you have any input to those who run VIA Rail, about their rather quaint views about serving commuters. They have the most interesting philosophy of serving commuter passengers. We are starting to get blamed somewhat for this because we as a government are introducing policies and regulations which permit more competition. For example, commuter air lines is something that is relatively new on the scene in Canada, and a lot of people are starting to use this service.

With the infusion of some money into VIA Rail, can we get VIA Rail to change their views about offering commuter service? What they tell me and tell the travelling public in London is that frequency is not important, that it does not matter that you should have a lot of trains on the main corridor, Windsor-Toronto-Quebec City; that is not important at all, but rather, have some that are on time. Is this not a different way to compete? You are competing against air lines and bus lines and everyone else who believes frequency is an important feature. Do you have any input to be able to help those gurus at VIA develop a philosophy more in keeping with the competition?

• 1025

Mr. Crosbie: The question of commuter services is, as I understand it, principally a matter, if not solely a matter, for the provinces. The provision of commuter services is a matter of provincial responsibility. VIA is to provide a rail transportation service, and it attempts to do so.

As to their philosophy, or as to whether they are doing a proper job or not, the committee could certainly have VIA in and review with VIA what their philosophy is and what they feel to be the case and what their problems are. I would certainly recommend that. Obviously, frequency of service is very important, as you have mentioned. Service, being on time and reliable, are very important. But I suppose the question is what it takes in the way of money to meet all those objectives, and what kind of return you get if you do make that investment. So you have to try to estimate whether any particular investment is going to give you an adequate return or not.

Mr. Clifford: Mr. Minister, I appreciate that the word "commuter" can be defined in different ways. The Ontario government, working in conjunction with the railways, can use the word "commuter" to mean something up to 50 miles from the city of Toronto. I did

[Translation]

Nombre de Canadiens étaient heureux d'apprendre que, dans les faits, leur gouvernement n'avait pas abandonné VIA Rail. Cependant, monsieur le ministre, je me demande s'il y a eu communication entre vous et ceux qui dirigent VIA Rail, à propos de leur conception assez particulière des services destinés aux banlieusards. Ils ont une philosophie des plus intéressantes en ce qui a trait aux services destinés aux passagers navetteurs. La population commence à nous jeter le blâme car c'est nous, en tant que gouvernement, qui introduisons des lignes de conduite et règlements qui favorisent la concurrence. Ainsi, les lignes aériennes de navette ont fait leur apparition relativement récemment au Canada et beaucoup de gens commencent à utiliser ce service.

En injectant un peu d'argent dans VIA Rail, pouvons-nous inciter cette société à changer d'avis sur la mise en place des navettes? Ce que les gens de cette société me disent et disent également au public voyageur de London est que la fréquence n'est pas importante, qu'il n'est pas important d'avoir un grand nombre de convois dans le corridor principal Windsor-Toronto-Québec; que cela n'est absolument important et que ce qu'il l'est, par contre, c'est d'en avoir quelques-uns qui arrivent à l'heure. N'est-ce pas là une façon différente d'aborder la concurrence? Vous êtes sans concurrence avec des lignes aériennes et des circuits d'autobus et tous les autres qui pensent que la fréquence est une qualité importante. Pouvez-vous aider ces gourous de VIA Rail à se doter d'une philosophie plus conforme à celle de la concurrence?

M. Crosbie: La question des services de navette, si je comprends bien, relève principalement, voire uniquement, des provinces. La prestation de services de navette est de compétence provinciale. VIA Rail doit fournir un service de transport ferroviaire et c'est ce qu'il essaie de faire.

Pour ce qui est de la philosophie de cette société ou de la question à savoir si ses dirigeants font ou non un bon travail, le Comité pourrait certainement demander à ces derniers de comparaître devant lui et, de concert avec eux, examiner leur philosophie et voir ce qu'ils pensent et ce que sont leurs réels problèmes. C'est une recommandation que je serais certainement disposé à faire. Évidemment, comme vous l'avez mentionné, la fréquence du service est très importante. La ponctualité et la fiabilité du service sont également très importantes. Cependant, je suppose que la question est de savoir ce qu'il faut, en termes d'argent, pour atteindre tous ces objectifs et le type de rendement à obtenir de cet investissement éventuel. Ainsi, il faut donc essayer de savoir si tel investissement en particulier aura ou non un rendement adéquat.

M. Clifford: Monsieur le ministre, je crois savoir que le mot «navetteur» peut être défini de diverses façons. Le gouvernement de l'Ontario, de concert avec les chemins de fer, peut utiliser ce terme pour désigner ceux qui voyagent jusqu'à 50 milles de Toronto. Il n'était pas dans

[Texte]

not mean to get into that argument. I meant "commuter" in the sense that you are going to go over and back on a trip in the same day. In our case it is about 200 kilometres from London to Toronto. So that is what I was using the term "commuter" to mean.

It seems odd to me that we have no transportation to a major city in southwestern Ontario. With 300,000 souls, and up to 500,000 in the market area, we cannot have transportation to our city from Metro in the evening past 10 p.m. It just seems incongruous to me that this service should be denied the people in southwestern Ontario. If we are not getting it in London, that means they are not getting it in Windsor, and they certainly are not getting it in Sarnia. So over a million people are denied a service because of this rather quaint view of let us not have a lot of trains, but let us have one or two and try to get them on time.

I really think the action has to come from this committee, Mr. Chairman. But I would also hope the Minister and the Minister's department would put some action in on VIA Rail as well.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I will certainly pass on to VIA Rail the hon. member's point of view. VIA Rail certainly needs to improve its relationship with its customers and the areas it serves, to keep in close touch with them, to advise them of what they are proposing and get their reaction.

I think there was a failure of communication down in the area you are talking about in the last several months. So we are attempting to impress VIA Rail with the need to consult in the areas they serve and to get advice and keep in close touch and communicate with areas such as the one you mentioned.

Mr. Clifford: Thank you very much, Mr. Minister. I think we would all be a lot more eager to hear about VIA Rail's needs money-wise if we thought they were listening to us about service.

Mr. Duguay: Mr. Minister, unlike my colleague Mr. Benjamin, I am not all that excited when someone tells me they are going to modernize a piece of equipment rather than buy it new. I suspect that many times in the past people have rushed in to replace things when they would have been better off to fix them.

Could you tell me what the cost of buying one new car is as compared with modernizing one, and what the life expectancy of a new car might be versus a modernized one?

[Traduction]

mon intention de placer le débat sous cet angle. Ce que je voulais dire par «navetteur» a un sens beaucoup plus général: une personne doit se rendre à une destination et en revenir le même jour. Dans le cas qui nous occupe, il y a environ 200 kilomètres de London à Toronto. C'est le sens que je donnais au terme «navetteur».

Il me paraît étrange qu'il n'existe pas de transport régulier à destination d'une ville du sud-ouest de l'Ontario de cette importance. Avec une population de 300,000 habitants et près de 500,000 si l'on compte la zone d'influence commerciale, nous ne pouvons trouver de services de transport pour revenir de Toronto après 22 heures. Je trouve tout simplement inacceptable que ces services soient refusés aux gens du sud-ouest de l'Ontario. Si ce service n'existe pas pour London, cela signifie qu'il n'y en a pas non plus pour Windsor et certainement pas pour Sarnia. Ainsi, plus d'un million de personnes se voient refuser un service en raison d'un point de vue plutôt étrange voulant que nous ayons, non pas plusieurs trains, mais un ou deux qu'on s'efforcerait de faire arriver à l'heure.

Monsieur le président, je suis fermement convaincu qu'il incombe au Comité d'intervenir. Je voudrais pourtant que le ministre et son ministère fassent aussi pression sur VIA Rail.

M. Crosbie: Monsieur le président, je ne manquerai pas de transmettre à VIA Rail le point de vue de l'honorable député. Il est évident que VIA Rail a besoin d'améliorer ses relations avec sa clientèle et, dans les régions qu'elle dessert, de garder un contact étroit avec elle, afin de lui faire connaître ses projets et d'obtenir la réaction de cette dernière.

Je crois qu'il y a eu un échec de communication, depuis plusieurs mois, dans la région que vous venez de mentionner. Nous essayons donc de sensibiliser VIA Rail à la nécessité de mener des consultations dans les régions qu'elle dessert, afin d'obtenir l'avis de la population et de maintenir des liens étroits de communication dans les régions comme celle que vous venez de mentionner.

M. Clifford: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je crois que nous serions tous beaucoup plus disposés à prêter l'oreille aux besoins d'argent de VIA Rail, si nous savions qu'ils sont à notre écoute, quand nous parlons de services.

M. Duguay: Monsieur le ministre, contrairement à mon collègue M. Benjamin, je ne suis pas très impressionné, lorsque quelqu'un me dit qu'il va moderniser son matériel, plutôt que d'acheter du neuf. Je crois que, bien souvent, par le passé, les gens ont été beaucoup trop pressés de remplacer les choses quand il aurait mieux valu de les remettre en état.

Pouvez-vous me dire combien coûterait l'achat d'un wagon neuf, comparativement à la modernisation d'un ancien et quelle serait la durée utile du premier, par rapport au wagon modernisé?

[Text]

[Translation]

• 1030

Mr. Crosbie: The new cars that were being discussed with Trans-Consortium—I think, according to the rough figures, it would cost about \$2 million or \$3.3 million to acquire a new car, the type that were being discussed. And to refurbish and rehabilitate the car, such as we are now contemplating here, would cost around \$800,000.

Mr. Duguay: What about life expectancy?

Mr. Crosbie: I believe the life expectancy of these cars that would be rehabilitated is from 10 to 15 years. The new cars I guess would have a life expectancy of 25 to 30 years.

Mr. Duguay: I do not have any difficulty with that. It seems to me that a lot of people keep old cars because it makes more economic sense to refurbish them, rather than paying the interest on the capital cost that you are going to have to put out.

My questions really were going to relate to the process of maintenance. In 1981 VIA conducted a feasibility study that resulted in a recommendation—I am quoting from their annual report—that “new maintenance facilities be constructed at six locations across the country”. In 1982 it looked as though the former government was about to strike that to two facilities: one in Montreal and one in Toronto. In 1983, when Lloyd Axworthy became the Minister, there was an announcement, which I recall—as a matter of fact, I had a copy dredged out yesterday—dated December 16, 1983. The announcement suggested that there would be four maintenance facilities: one in Montreal, one in Toronto, one in Halifax, and one in Winnipeg.

In the House this week, in answer to a question, Mr. Minister, you said that you would continue with new maintenance facilities, including facilities in Winnipeg, Vancouver and Halifax. I wonder if you could describe for me what those plans are, what size facilities they will be, and what work they will accomplish at each of those locations.

Mr. Crosbie: As I understand the situation, in 1982 the initial plan that the the government of the day approved was to put major overhaul facilities in Montreal. The estimated cost then was \$146 million, and in Toronto the estimated cost was \$99 million. That was approved by the government, in any event, in that year. Then there was a change of Ministers, and there was an announcement made to the effect that you stated, that there would be facilities down in Halifax and Winnipeg. So the decision was apparently made then, or approval given to VIA, to go forward with maintenance facilities in Halifax and Winnipeg. These would not have been major overhaul centres; they would have been in the category of service centres.

Then the matter was reviewed again in 1984—the work had already begun in Montreal and I think Toronto—and we decided to go ahead and complete those facilities. Since

M. Crosbie: Dans le cas des wagons neufs dont il a été question avec la firme Trans-Consortium, je crois que, selon les chiffres bruts, il en coûterait environ de 2 à 3,3 millions de dollars pour acquérir un wagon neuf du type en question. Par contre, pour moderniser un wagon et le remettre en état, ce dont nous discutons actuellement, il en coûterait environ 800,000\$.

M. Duguay: Et quelle serait la durée utile?

M. Crosbie: Je crois que la durée utile de ces wagons remis en état est de 10 à 15 ans. Les nouveaux wagons, je suppose, auraient une durée utile de 25 à 30 ans.

M. Duguay: Ce n'est pas cela qui me préoccupe. Il me semble que beaucoup conservent de vieux wagons parce qu'il est plus raisonnable et plus économique de les remettre en état que de payer l'intérêt sur les coûts d'immobilisations qu'il faudrait faire.

En fait, mes questions portaient sur l'entretien. En 1981, VIA Rail a mené une étude de faisabilité dont voici une des recommandations, extraite du rapport annuel de la société: que de nouvelles installations d'entretien soient construites à six endroits du pays. En 1982, tout portait à croire que le gouvernement précédent allait ramener cela à deux installations, l'une à Montréal et l'autre à Toronto. En 1983, quand Lloyd Axworthy est devenu ministre, il a fait, le 16 décembre 1983, un communiqué dont j'ai obtenu copie hier. Dans le communiqué, on disait qu'il y aurait quatre installations d'entretien: une à Montréal, une à Toronto, une à Halifax et enfin, une à Winnipeg.

À la Chambre, cette semaine, vous avez dit, monsieur le ministre, en réponse à une question, que vous alliez continuer d'implanter de nouvelles installations d'entretien, y compris à Winnipeg, à Vancouver et à Halifax. Pouvez-vous me préciser un peu quels sont ces plans, de quelle taille seront ces installations et quelles tâches seront exécutées à chaque endroit.

M. Crosbie: Si ma mémoire, en 1982, le projet initial, approuvé par le gouvernement de l'époque, était d'implanter un grand centre d'entretien et de réparations à Montréal. À l'époque, le coût estimatif était de 146 millions de dollars et, à Toronto, de 99 millions de dollars. Quoi qu'il en soit, le projet avait été approuvé par le gouvernement, cette année-là. Par la suite, un nouveau ministre est arrivé, qui a publié un communiqué précisant ce dont vous venez de parler, c'est-à-dire qu'il y aurait des installations à Halifax et à Winnipeg. Il semble donc que la décision prise à ce moment-là où l'approbation accordée à VIA Rail était d'aller de l'avant et d'implanter des installations d'entretien à Halifax et à Winnipeg. Ces installations n'auraient pas été de grands centres de réparations, mais plutôt des centres d'entretien.

Par la suite, le projet a été à nouveau révisé en 1984—le travail avait déjà commencé à Montréal et, je crois, également à Toronto—et nous avons décidé d'aller de

[Texte]

then no work has gone forward because these financial questions had to be answered. But as I understand it, it is the intention of VIA, or their desire, to go forward with the facilities in Halifax, Winnipeg, and Vancouver. Now, just what kind of facilities they are going to be, what the investments will be, that will have to be reviewed with us, and we, the government, will have to see whether we agree with what they are proposing in those particular areas.

• 1035

There have of course in the last two or three years been changes in the operations of VIA. For example, as I understand it, originally it was not felt that Vancouver was as high a priority as some of the others because of the service then being provided. However, since then there has been an extension of the Winnipeg-Edmonton service through to Vancouver. Vancouver therefore acquires much greater significance in the route structure of VIA and it therefore needs to be a base for maintenance support because it is on the end of the line.

There are other changes that had to be taken into account with reference to the kind of centres that will be needed in these particular areas. Another factor that has to be considered is the acquisition of new locomotives; these are locomotives that can drive from central Canada to Vancouver without the need for maintenance at any mid point. That changes what kind of facilities you require along the way and so on.

The situation now is that VIA will have to put forward for our consideration and approval exactly what kind of facilities they now plan for Halifax, Winnipeg, and Vancouver.

Mr. Duguay: Let me just pursue that last point. Currently a lot of the work that CN does in terms of motive power and refurbishing the cars—not the electrical stuff you have talked about but the normal refurbishing done in CN's Transcona yard. I am assuming the workers are there, and if CN were to get out of that business because VIA did it itself, the workers would normally transfer over to VIA and there have been discussion with the unions for doing that. If that were the case, are there currently such facilities in Vancouver? Are the workers located in Vancouver or are we looking at moving workers from places such as Moncton, Halifax, and Montreal to Vancouver?

Mr. Crosbie: I do not yet have the details, Mr. Duguay, so these are the questions that we will have to raise with VIA when they come forward with what they consider to be their requirements to operate VIA Rail in a satisfactory manner. These would certainly be the questions that I will want to have explained, such as how many workers will be needed in each area and the kinds of questions that you are asking.

[Traduction]

l'avant et de parachever ces installations. Depuis, rien d'autre n'a été fait, parce qu'il fallait répondre à ces questions financières. Cependant, d'après ce que je sais, l'intention ou le désir de VIA Rail est d'aller de l'avant et de construire les centres de Halifax, de Winnipeg et de Vancouver. Par contre, il nous incombe à nous, en tant que gouvernement, de savoir de quel type seront ces installations et quels seront les investissements, afin de décider si nous sommes d'accord avec les projets de la société dans ces domaines particuliers.

Depuis deux ou trois ans, il y a eu bien sûr des changements dans les services de VIA Rail. À titre d'exemple, je crois qu'initialement, l'installation de Vancouver n'avait pas autant de priorité que les autres, en raison du service fourni à l'époque. Cependant, depuis, le service Winnipeg-Edmonton a été prolongé jusqu'à Vancouver. Ainsi, Vancouver prend beaucoup plus d'importance dans la structure de VIA Rail et doit donc recevoir un centre d'entretien car elle est située à l'extrémité de la ligne.

Il y a d'autres changements dont il faut tenir compte, à propos des deux types de centres nécessaires à chacun de ces endroits. L'autre facteur à ne pas négliger est l'acquisition de nouvelles locomotives; il s'agit de locomotives qui peuvent faire le trajet du centre du Canada jusqu'à Vancouver sans entretien. Ce facteur a des répercussions sur le type d'installations nécessaires le long de la voie, etc.

La situation actuelle est la suivante: VIA Rail devra nous préciser, pour étude et approbation, les types d'installations qu'elle projette d'installer à Halifax, à Winnipeg et à Vancouver.

M. Duguay: Si vous le permettez, j'aimerais traiter de ce dernier point. Actuellement, le CN investit beaucoup de travail dans la force motrice et la modernisation des wagons; il ne s'agit pas de questions d'électricité comme ce dont vous venez de parler, mais des travaux normaux de modernisation en cours à la gare Transcona du CN. Je suppose que les travailleurs s'y trouvent et que si le CN devait se retirer de ce marché parce que VIA Rail assure le service, ces travailleurs passeront normalement chez VIA Rail et qu'il y a eu des discussions avec les syndicats à ce propos. Si tel est le cas, existe-t-il des installations de ce genre à Vancouver? Est-ce que les travailleurs se trouvent à Vancouver en envisageons-nous de les déplacer de villes comme Moncton, Halifax et Montréal, pour les reloger à Vancouver?

M. Crosbie: Je n'ai pas encore tous les détails, monsieur Duguay; ce sont là des questions que nous devrons poser aux dirigeants de VIA Rail, lorsqu'ils viendront nous présenter ce qu'ils considèrent comme leurs besoins pour exploiter VIA Rail de façon satisfaisante. Ce sont là assurément des questions que je souhaite voir éclaircir, par exemple le nombre de travailleurs nécessaires dans chaque région et les autres questions que vous soulevez.

[Text]

Mr. Duguay: Mr. Minister, am I correct then in assuming VIA Rail has not given you that kind of detail?

Mr. Crosbie: No.

Mr. Duguay: I understand why we get around to saying Crown corporations and the arms' length with the government. . . but in my judgment it is absolute nonsense that someone can get a political directive from a government that is as clear as this, saying these things are going to be fixed and modernized instead of buying them, and VIA Rail does not have a detailed plan. I would like to suggest to you, Mr. Minister, that you grab a couple of them by the scruff of the neck and shake them, because it is very hard for us to explain to people what we are doing as a government when those people who are supposed to carry out the plans have no plans.

Mr. Crosbie: Well, I do not say they do not have any plans, but it was only announced the day before yesterday. The government's decision as to what we were going to do with respect to VIA and how much money could be made available to VIA for capital purposes was only announced there on Tuesday, I think it was, and only passed along to VIA then. I am not saying that they do not have plans; doubtless they do have plans. I now expect them, before I give approval for moneys to be spent on these maintenance facilities, to come forward and satisfy us that the plans they have are the proper ones, are the best expenditure for the moneys, the best for the service and so on.

They probably have the plans. I simply have not seen them yet and they have not come forward with them because this decision had to be made by the government as to what money would be made available.

Mr. Duguay: In terms of public policy, Mr. Minister, the Winnipeg newspapers and Winnipeg media for two days have been fueled and full of speculation and hypotheses of all kinds about the railroad, and I suspect that much of this could be answered by the facts and the information VIA obviously has not provided. I would encourage you to get them to provide those answers as quickly as possible, because people do not understand what it is that they are suggesting.

• 1040

Mr. Crosbie: Well, I agree with you that this is a political problem initiated by political figures. For example, I think Mr. Axworthy started that controversy in Winnipeg.

Mr. Ouellet: On a point of order, I want to say that yesterday I called Mr. Hanigan to ask him questions about this announcement, and he told me that he did not know. Surely speculation is floating around because the Minister himself did not do his homework and consult with VIA.

VIA wants to buy new equipment, but it was told by the Minister that it was not going to buy new equipment;

[Translation]

M. Duguay: Monsieur le ministre, puis-je donc supposer que VIA Rail ne vous a pas donné de détails de ce genre?

M. Crosbie: Non.

M. Duguay: Je comprends ce qu'on entend, au sujet des sociétés de la Couronne et de leur autonomie par rapport au gouvernement. . . mais, je ne comprends vraiment pas qu'on puisse recevoir d'un gouvernement une directive politique aussi claire, précisant qu'il faudra réparer et moderniser ceci et cela, au lieu de les acheter, et que VIA Rail n'ait pas de plan détaillé. Je crois, monsieur le ministre, que vous devriez en secouer quelques-uns, car il nous est très difficile d'expliquer à nos concitoyens ce que nous faisons, en tant que gouvernement, quand ceux qui sont censés exécuter les plans n'ont aucun plan.

M. Crosbie: Je ne dis pas qu'ils n'ont pas de plans, mais ces derniers n'ont été communiqués qu'avant-hier. La décision du gouvernement sur ce que nous allions faire à propos de VIA Rail et sur les montants d'argent qui seraient mis à la disposition de la société à des fins d'immobilisations n'a été communiqué ici que mardi, je crois, avant d'être transmise à VIA Rail. Je ne dis pas que les dirigeants de la société n'ont pas de plan; ils en ont certainement. Avant d'approuver des crédits à consacrer à ces installations d'entretien, j'attends d'eux qu'ils viennent ici nous prouver que leurs plans sont adéquats, qu'ils sont les meilleurs du point de vue de l'utilisation des fonds publics, du point de vue du service, etc.

Ils ont probablement ces plans, mais je n'ai pas encore vu ces derniers et les dirigeants de VIA Rail ne sont pas venus me les présenter, parce que le gouvernement devait prendre une décision sur les crédits à débloquer.

M. Duguay: En terme de politique publique, monsieur le ministre, les journaux et les médias de Winnipeg ne tarissent pas, depuis deux jours, de spéculations et d'hypothèses de toute sorte sur le chemin de fer et je crois qu'on pourrait répondre à une bonne partie de ces spéculations en donnant les faits et l'information que VIA Rail n'a évidemment pas fourni. Je vous presserais de faire en sorte que VIA Rail fournisse ces réponses aussi rapidement que possible, car les gens ne comprennent pas de quoi il retourne.

M. Crosbie: Je conviens avec vous que c'est un problème politique provoqué par des personnalités politiques. À titre d'exemple, je crois que M. Axworthy a suscité cette controverse à Winnipeg.

M. Ouellet: J'en appelle au Règlement. Je voudrais souligner qu'hier, j'ai téléphoné à M. Hanigan pour lui poser des questions à propos de cette communication et il m'a répondu ne pas savoir. Il est évident que toutes sortes d'hypothèses ont cours, car le Ministre lui-même n'a pas fait son travail et a négligé de consulter VIA Rail.

VIA Rail veut acheter du matériel neuf, mais s'est fait dire par le ministre qu'il n'en achèterait pas, qu'il devrait

[Texte]

it would have to modernize its old stock. Therefore, I think it is pretty unfair for the Minister to accuse his predecessor of spreading rumours. If there are problems with the way the announcement of the Minister has been interpreted, it is his own fault.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): We have the point of order, Mr. Minister.

Mr. Crosbie: It is hardly a point of order, Mr. Taylor. All I am saying in answer to the question from Mr. Duguay is that the controversy in Winnipeg about the maintenance facilities that might be planned for Winnipeg was started by Mr. Axworthy, who made certain statements that Vancouver was now being favoured.

Insofar as VIA Rail is concerned, the announcement was made on Tuesday, but VIA was only notified on Tuesday or just before. An orderly announcement with the necessary preparations to instruct VIA as to what we are going to do and an orderly process of imparting the same information to Bombardier and UTDC was made impossible unfortunately because the story leaked to *The Toronto Star*. VIA Rail is one area where you can be certain there will be leaks.

Instead of being able to ensure plenty of notice to VIA Rail as to what the government's decision was and to Bombardier and the UTDC, this leak caused us to have to expedite the public announcement. As far as the maintenance facilities are concerned, VIA now has to come forward with a plan we can approve or not, but the construction is not going to be commencing immediately.

Mr. Robichaud: Mr. Minister, I would like to bring you back to Moncton.

An hon. member: Why not send him there?

Mr. Robichaud: Could you tell me what state the CN and CGE proposal is in now? Is it down the drain? Is there anything left to recuperate?

Mr. Crosbie: As far as I know, Mr. Robichaud, and I have not checked this in the last few days, the CGE proposal for Moncton is dead. Now, I have not checked it in the last several weeks because as far as I know there is nothing further going forward with respect to the CGE situation.

Mr. Robichaud: You have said that VIA plans to order a further 19 locomotives.

Mr. Crosbie: Right.

Mr. Robichaud: When there was talk of a deal between CN and CGE, I think CN was to give half of their locomotive requirements for the next five years to CGE to enable them to buy the shops in Moncton and start working there. They also had some kind of promise that they would do some maintenance work from CN. Could not those 19 locomotives here that VIA will purchase or

[Traduction]

moderniser le matériel ancien. En conséquence, je crois qu'il ne serait vraiment pas juste que le ministre accuse son prédécesseur de répandre des rumeurs. S'il existe des problèmes dans la façon dont le communiqué du ministre a été interprété, c'est de sa faute.

Le président suppléant (M. Taylor): La motion d'ordre est faite. Monsieur le ministre.

M. Crosbie: Ce n'est peut-être même pas une motion d'ordre, monsieur Taylor. Je dis tout simplement, pour répondre à la question de M. Duguay que la controverse qui a cours à Winnipeg à propos des installations d'entretien éventuellement prévues pour cet endroit a été suscitée par M. Axworthy, qui a fait certaines déclarations selon lesquelles les faveurs penchaient désormais pour Vancouver.

En ce qui a trait à VIA Rail, la nouvelle a été communiquée mardi, mais la Société n'en a été informée que mardi ou un peu avant. Il a été malheureusement impossible de procéder dans l'ordre et de faire les préparatifs nécessaires pour faire savoir à VIA Rail ce que nous projetions et communiquer la même information à Bombardier et à UTDC, en raison d'une fuite dans *The Toronto Star*. Quant il s'agit de VIA Rail, on peut être certain qu'il y aura des fuites.

Ne pouvant, à cause de cette fuite, garantir un préavis suffisant à VIA Rail à propos de la décision du gouvernement et dans l'impossibilité de communiquer ces renseignements à Bombardier et à UTDC, nous avons dû procéder rapidement et annoncer la nouvelle publiquement. En ce qui a trait aux installations d'entretien, VIA Rail nous présente maintenant un plan qu'il nous est loisible d'approuver ou de rejeter, mais les travaux de construction ne commenceront pas immédiatement.

M. Robichaud: Monsieur le ministre, je voudrais reparrer de Moncton.

Une voix: Pourquoi ne pas l'y envoyer?

M. Robichaud: Pourriez-vous me dire où en est actuellement le projet du CN et de la CGE? L'affaire est-elle oubliée? Reste-t-il quelque chose à récupérer?

M. Crosbie: Pour autant que je sache, monsieur Robichaud, et je n'ai pas réétudié cette question ces derniers jours, le projet de la CGE à Moncton est mort. Cependant, je n'y ai pas touché ces dernières semaines car, selon ce que je sais, il n'y a rien de nouveau à ce sujet.

M. Robichaud: Vous avez dit que VIA Rail compte commander encore 19 locomotives.

M. Crosbie: C'est exact.

M. Robichaud: Quand il a été question d'un marché entre le CN et la CGE, je crois que le CN devait commander de la CGE la moitié des locomotives dont il avait besoin pour les cinq prochaines années, afin de pouvoir construire les ateliers et commencer à travailler à cet endroit. Il y avait également une sorte de promesse selon laquelle le CN effectuerait certains travaux

[Text]

part of them have been used as an incentive for CGE to install in Moncton rather than have maintenance work from CN?

• 1045

Mr. Crosbie: Well, Mr. Robichaud, that was not the problem. The problem causing the CGE arrangement that CN had initiated to fall was the opposition of certain of the unions in the Moncton area to what could technically be called contracting out arrangements.

CN gave CGE the necessary encouragement and they were satisfied with the encouragement that CN was giving them to set up their operations in Moncton. Among the work that they would have done in Moncton, as I recall it, was the maintenance work on the Bombardier locomotives and equipment that CN has in Canada. That work would have had to be done in Moncton. But VIA Rail did not enter into the calculation. CGE were willing to go into Moncton. CN got the necessary deal for them to go there but because of the opposition of a couple of the unions there, it fell through. That is the reason it did not go forward.

Now, I am told CGE are still interested in manufacturing locomotives in Canada. Where they are planning to do that now, I do not know. Of course, we have General Motors in London who have a locomotive manufacturing facility and they are having a problem because of the demand for locomotives and so on themselves, but the CGE thing has not failed in Moncton because of any lack of demand in their eyes for locomotives.

Mr. Robichaud: I do not think it is fair, Mr. Minister, to blame the unions all the time, as most of the people in Moncton accepted the deal. I think it was CN; my information tells me CN insisted that it be voted on a national level and this is where the thing did not go through and it was CN who asked for that. Now to turn around and say the unions in Moncton refused or did not want to go along I do not think is fair to those people out there. My question, Mr. Minister, is was the CN-CGE deal a bona fide deal, or was it just a smoke-screen to buy time?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, it is not a good question at all. CN had no responsibility, certainly at law or whatever or in practice, to attempt to find anyone to take over facilities it no longer wanted to operate in Moncton, but because CN is a good corporate citizen and because we insist that it be a good corporate citizen and because it is a Crown corporation, we insist that it do everything possible to assist people who might have to be laid off or terminated in the communities in which it operates. Thus it went to great lengths to try to get a successor operation in this facility in Moncton.

[Translation]

d'entretien. N'aurait-on pas pu utiliser ces 19 locomotives que VIA Rail doit acheter ou une partie comme mesure incitative pour que la CGE s'installe à Moncton plutôt que de confier les travaux d'entretien au CN?

M. Crosbie: Là n'était pas le problème, monsieur Robichaud. Le problème à l'origine de l'accord de la CGE et que le CN a fait rater était l'opposition d'un certain nombre de syndicats de la région de Moncton à ce qu'on pourrait techniquement appeler des ententes d'impartition.

Le CN a donné à la CGE l'encouragement nécessaire et cette dernière était satisfaite de l'encouragement donné par le CN pour établir ses opérations à Moncton. Parmi les travaux qui auraient été exécutés à Moncton, si ma mémoire est fidèle, il y avait l'entretien des locomotives et du matériel Bombardier que le CN possède au Canada. Ces travaux auraient dû être exécutés à Moncton. Cependant, VIA Rail ne figurait pas dans les calculs. La CGE voulait aller à Moncton. Le CN a obtenu les marchés nécessaires pour que cela se fasse, mais en raison de l'opposition de quelques syndicats de l'endroit, cela a raté. C'est pour cette raison que le projet s'est arrêté.

On me dit que la CGE demeure intéressée à construire des locomotives au Canada. Je ne sais pas où elle compte le faire. Evidemment, nous avons, à London, la General Motors, qui possède une usine de construction de locomotives qui éprouve des difficultés en raison de la faible demande de matériels de ce type, mais le projet de la CGE à Moncton n'est pas tombé parce que celle-ci considérait la demande de locomotives trop faible.

M. Robichaud: Monsieur le ministre, je ne crois pas qu'il soit juste de toujours jeter le blâme aux syndicats car, à Moncton, la plupart des gens ont accepté le marché. Je crois que c'était le CN; selon mes sources, le CN a insisté pour que la question fasse l'objet d'un vote national et c'est là que le projet a échoué; c'est le CN qui a posé cette exigence. Dire tout simplement que les syndicats de Moncton ont refusé ou ne voulaient pas emboîter le pas serait, je crois, injuste pour les gens de là-bas. Ma question, monsieur le ministre, est la suivante: est-ce que l'entente CN-CGE était un accord de bonne foi ou simplement de la poudre aux yeux pour gagner du temps?

M. Crosbie: Monsieur le président, je ne crois pas que la question soit pertinente. Le CN n'avait aucune responsabilité, ni en droit ni autrement, d'essayer de trouver quelqu'un pour reprendre les installations que cette société ne voulait plus exploiter à Moncton, mais parce que le CN agit en bon citoyen et que nous l'incitons pour que cette société agisse ainsi et qu'elle est en même temps une société de la Couronne, nous voulons qu'elle fasse tout son possible pour aider les gens qui pourraient devoir être mis à pied ou en disponibilité dans les localités où elle oeuvre. Ainsi, il a fallu beaucoup de temps pour essayer de trouver un successeur.

[Texte]

There is no smoke-screen. There was an arrangement, an agreement entered into with Canadian General Electric who were interested in going to Moncton, but they were only going to go to Moncton if certain conditions were met, including the fact that the workers there be permitted to continue on doing the maintenance work for Bombardier and so on, and that is where it came to grief.

As to who is to blame, I can only report what the facts are—that two of the seven unions would not agree to the arrangement CGE needed for them to move to Moncton, and as a result of two of those seven unions not agreeing it never went forward. But CN did everything possible. And in addition to that, CN is contributing \$2 million, I think it is, to a fund to help—

• 1050

Mr. Robichaud: To help 1,000 workers.

Mr. Crosbie: —Moncton find other industry and other development to assist in the situation. It has nothing to do with re-election or no re-election; it has to do with the government requiring CN to go far beyond what is required of anyone in the private sector when an unfortunate lay-off like this takes place.

Mr. Robichaud: Are the CN shops in Moncton in a position right now to bid on the work that will be available through the refurbishing of the VIA equipment?

Mr. Crosbie: That is a question you would have to ask CN. I do not know. CN has the shops at Pointe Saint-Charles, and so on, where they could do this work. I assume they are going to bid on it; it is the kind of work they can do. But where they would do the work, you would have to ask CN.

Mr. Robichaud: Just yesterday Premier Hatfield led people in New Brunswick to believe that some of the work coming out of VIA—the modernizing, the refurbishing—could or would be done in Moncton. Do you have any information, or will you intervene for that to happen? Is that fact or fiction?

Mr. Crosbie: Premier Hatfield is always alert and on the ball to get everything he can for the province of New Brunswick. I do not know what Premier Hatfield said yesterday in that connection, but I am sure he will be on to CN, encouraging CN to bid on this work. VIA will have to call tenders to bid on the work, and I am sure he will be pressing CN, if they are successful, to have some of that work done in Moncton, if they can do the work in Moncton.

He did call me yesterday to say that he is interested in seeing whether the new maintenance facilities that will be going ahead should go to Moncton rather than to Halifax. He would like me to review the situation to see if it is possible for them to go to Moncton rather than to Halifax. He is already pressing that point on behalf of his provincial constituents in Moncton. And I told him I would certainly review it with VIA Rail.

[Traduction]

Il ne s'agit pas de poudre aux yeux. Il y avait un accord, une entente avec la compagnie *General Electric* ou CGE, qui était intéressée à s'établir à Moncton, mais qui n'était disposée à y aller que si certaines conditions étaient satisfaites, notamment que les travailleurs soient autorisés à continuer de faire l'entretien du matériel Bombardier, etc, et c'est là que tout a échoué.

Pour la question de savoir sur qui rejeter le blâme, je ne peux que rapporter les faits, c'est-à-dire que deux des sept syndicats ne voulaient pas signer l'entente dont la CGE avait besoin pour s'installer à Moncton et que, pour cette raison, le projet n'est jamais allé plus loin. Mais le CN a fait tout en son pouvoir. En outre, le CN fournit 2 millions de dollars, je crois, à un fonds destiné à aider. . .

M. Robichaud: À aider 1,000 travailleurs.

M. Crosbie: . . . Moncton a trouvé d'autres industries et d'autres formes de développement pour aider à redresser la situation. Il n'y a aucun rapport avec la réélection; c'est tout simplement que le gouvernement demande au CN de faire beaucoup plus que ce que l'on exige normalement du secteur privé lorsqu'il se produit une mise à pied malheureuse comme celle-ci.

M. Robichaud: Les ateliers du CN à Moncton sont-ils présentement en mesure de soumissionner pour le travail de rénovation du matériel de VIA?

M. Crosbie: C'est une question qu'il faudrait poser au CN. Je n'en sais rien. Le CN a des ateliers à Pointe Saint-Charles, et ailleurs, où ce travail pourrait se faire. Je suppose que le CN va soumissionner; c'est le genre de travail qu'il peut faire. Mais quant à savoir où se ferait le travail, il faudrait le demander au CN.

M. Robichaud: Hier, le premier ministre Hatfield a donné à croire à la population du Nouveau-Brunswick qu'une partie du travail de VIA—la modernisation, la rénovation—pourrait se faire à Moncton ou s'y ferait effectivement. Avez-vous des renseignements, ou avez-vous l'intention d'intervenir en ce sens? S'agit-il d'une réalité ou d'une fiction?

M. Crosbie: Le premier ministre Hatfield est toujours en éveil pour obtenir tout ce qu'il peut pour la province du Nouveau-Brunswick. Je ne sais pas ce que le premier ministre Hatfield a dit hier à cet égard, mais je suis certain qu'il fera des pressions auprès du CN pour l'encourager à faire une offre. VIA devra procéder à un appel d'offres et je suis certain qu'il insistera auprès du CN, si celui-ci obtient le contrat, pour qu'une partie du travail se fasse à Moncton si la chose est possible.

Il m'a effectivement téléphoné hier pour me dire qu'il est intéressé à ce que les nouvelles installations d'entretien qui seront mises sur pied soient installées à Moncton plutôt qu'à Halifax. Il aimerait que j'étudie le cas pour voir s'il est possible d'aller à Moncton plutôt qu'à Halifax. Il exerce déjà des pressions en ce sens au nom de ses commettants provinciaux de Moncton. Et je lui ai dit que j'en parlerais certainement à VIA Rail.

[Text]

A decision was made by VIA Rail, and by the Liberal government of the time, that the facility was needed in Halifax. I understand that several times the possibility of Moncton has been looked at, but that VIA feels this facility has to be at the end of the line on the east coast, in Halifax. Nevertheless, I am going to review that question with VIA when they come forward with their plans for these maintenance facilities. I will ask them to look at that situation and find out why the decision is Halifax and determine whether that is a decision that should be looked at again, or whatever.

Mr. Robichaud: Every time there has been a review by either CN or VIA, or whatever, the people in Moncton have always come up short. What we need right now is more than a review.

Are you ready to intervene and apply certain pressures so work can be directed to Moncton and we can save some of the jobs? Because we went from a work force of 1,200 to a little over 300 by the end of this year, and that is a major blow to the economy. Are you willing to intervene in favour of Moncton, rather than just a broad review?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I have already explained that Premier Hatfield called yesterday, well ahead of Mr. Robichaud, to ask me whether there was any possibility the maintenance facility that has been talked about for Halifax could go to Moncton. I told Premier Hatfield I would review that situation with VIA Rail.

• 0930

I understand that it has been looked at twice before. The decision by our predecessors, the Liberal Party, when they formed the government of Canada, was that VIA Rail's choice to build a maintenance facility in Halifax was the right one. That was a decision made by the Liberal government when it was in office.

All I promised to Premier Hatfield was that I would review this with VIA Rail. I do not know at the moment exactly what kind of maintenance facility VIA Rail wants at Halifax, what their investment would be, or how many people it would employ. But I do know that it is their desire to have it in Halifax because it is the end of the transcontinental line and the east coast. So I can only promise Premier Hatfield what I am telling the committee now: this will be reviewed again.

As far as Moncton is concerned, we are giving it every kind of support. The Atlantic Enterprises Program is in Moncton. CN has invested in Moncton in the last year and the government is continuing to give every possible consideration to Moncton.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

[Translation]

Il a été décidé par VIA Rail, et par le gouvernement Libéral de l'époque, qu'il y avait un besoin à Halifax. Je crois savoir qu'on a examiné à plusieurs reprises la possibilité de s'installer à Moncton, mais que, selon VIA Rail, ces installations doivent être situées en bout de ligne sur la côte Est, à Halifax. Néanmoins, je vais discuter de cette question avec VIA au moment où seront présentés les plans de ces installations d'entretien. Je demanderai à VIA d'examiner la situation pour savoir pourquoi la décision a été prise en faveur d'Halifax et pour établir si cette décision devrait être réexaminée.

M. Robichaud: Chaque fois qu'il y a eu réexamen soit par le CN soit par VIA, ou par qui que ce soit, les gens de Moncton n'ont jamais eu gain de cause. Ce qu'il nous faut, c'est plus qu'un réexamen.

Êtes-vous prêts à intervenir et à exercer certaines pressions pour que ce travail soit acheminé vers Moncton et pour que nous puissions sauver certains des emplois? L'effectif, qui était de 1,200, passera à un peu plus de 300 d'ici la fin de l'année, ce qui constitue un traumatisme majeur pour l'économie. Êtes-vous prêts à intervenir en faveur de Moncton plutôt qu'en faveur d'un simple examen général?

M. Crosbie: Monsieur le président, j'ai déjà dit que le premier ministre Hatfield m'a téléphoné hier, bien avant M. Robichaud, pour me demander s'il était possible que l'atelier d'entretien dont on a parlé pour Halifax puisse aller à Moncton. J'ai dit au Premier ministre Hatfield que j'étudierais la situation avec VIA Rail.

Je crois savoir que la situation a déjà été étudiée deux fois. La décision prise par nos prédécesseurs, le Parti Libéral, au moment où ils formaient le gouvernement du Canada, était que le choix fait par VIA Rail de construire un atelier d'entretien à Halifax était le bon. C'était là la décision prise par le gouvernement libéral au moment où il était au pouvoir.

Tout ce que j'ai promis au Premier ministre Hatfield, c'est d'étudier le cas avec VIA Rail. Je ne sais pas à l'heure actuelle quelle sorte d'atelier d'entretien VIA Rail désire implanter à Halifax, quel serait l'investissement, ni combien de personnes y seraient employées. Mais je sais que VIA Rail désire que cet atelier soit situé à Halifax, parce que cette ville se trouve au bout de la ligne transcontinentale et sur la côte est. Tout ce que je peux promettre au Premier ministre Hatfield, c'est ce que je dis maintenant au Comité: la situation sera étudiée de nouveau.

En ce qui concerne Moncton, nous donnons à cette ville tout l'appui possible. Le Programme Entreprise Atlantique est à Moncton. Le CN a investi à Moncton au cours de l'année dernière et le gouvernement continue d'accorder toute la considération possible à Moncton.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

[Texte]

Mr. Angus: I want to go back to VIA Rail. Some \$360 million was the rough cost if the government was going to authorize the purchase of 120 cars, and \$119 million is the allocation to VIA for the refurbishing program. Do either of those amounts include the cost of borrowing by the government?

Mr. Crosbie: No.

Mr. Angus: One of the other options put to you by the Trans-Consortium in a memo dated April 9, 1987 was the possibility of a company setting up a leasing company and renting the new cars to you for a period of 20 years.

I have done a quick comparison between the proposed new cars purchased by VIA, the refurbishing program, and the private financing program on a year-to-year basis. Information I received from VIA and from Bombardier regarding the payment procedure for the two projects shows that for the new cars \$75 million would be the cost to the government in 1988, then \$80 million to \$90 million the following years, and \$35 million in 1992. On the other hand, the \$119 million breaks down at \$34 million a year from 1988 through 1991, paid out over three years. That is roughly a difference of \$40 million to \$50 million per year in government expenditures. None of those figures include interest.

The private financing proposal worked out over the 20-year period is a cost without interest of \$18 million a year. This cost plus interest would be paid out of operating revenue. That works out to \$150,000 per car per year, which seems to me quite reasonable. If we took it over 25 years, which is roughly the minimum lifespan for new cars, we are talking \$14.5 million per year at \$120,000 per car.

If this government was really that concerned over its bottom line, why did you not opt for this proposal, which would provide VIA with a new fleet and give them the additional opportunity to get more than the 120 cars? The original report recommended that around 220 were needed to replace the whole fleet. The government scaled that down because of financial constraints. But why would you not accept this proposal, which would give VIA those cars at a price-tag that I would suggest is extremely reasonable?

• 1100

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, the reason the leasing suggestion does not advance the matter at all is that the cost to the government would be the same whether the cars are leased or sold outright. Once a lease arrangement was entered into, the whole cost of the cars under the lease arrangement would have to be charged to the government. There is no saving to government finances involved in leasing the car. The government enters into an obligation. The Auditor General and the Department of Finance insist it has to be accounted for, not just on the yearly amount you pay under the lease, but on the total

[Traduction]

M. Angus: Je voudrais revenir à VIA Rail. Le coût serait d'environ 360 millions de dollars si le gouvernement autorisait l'achat de 120 voitures, et 119 millions ont été attribués à VIA pour le programme de rénovation. Est-ce que l'une ou l'autre de ces sommes comprend le coût de l'emprunt par le gouvernement?

M. Crosbie: Non.

M. Angus: Parmi les autres options qui vous ont été présentées par le Trans-Consortium dans une note en date du 9 avril 1987, il y a la possibilité qu'une entreprise établisse une société de location et vous loue les nouvelles voitures pour 20 ans.

J'ai procédé à une comparaison rapide entre le projet d'achat de nouvelles voitures par VIA, le programme de rénovation et le programme de financement privé sur une base annuelle. Les renseignements que j'ai reçus de VIA et de Bombardier concernant le mode de paiement pour les deux projets montrent que pour les nouvelles voitures, il en coûterait 75 millions de dollars au gouvernement en 1988, puis de 80 à 90 millions l'année suivante et 35 millions en 1992. En d'autres termes, les 119 millions sont répartis au rythme de 34 millions de dollars par année versés sur trois ans de 1988 à 1991. C'est là une différence d'à peu près 40 à 50 millions par année au titre des dépenses gouvernementales. Aucun de ces chiffres ne comprend l'intérêt.

La proposition portant sur le financement privé étalé sur une période de 20 ans revient à un coût sans intérêt de 18 millions de dollars par année. Ce coût, plus l'intérêt, serait payé à même les recettes d'exploitation. Cela s'établit à 150,000\$ par voiture par année, ce qui me semble tout à fait raisonnable. Si l'on étale sur 25 ans, ce qui est en gros la durée minimum des nouvelles voitures, nous en arrivons au chiffre de 14,5 millions de dollars par année à un coût de 120,000\$ par voiture.

Si le gouvernement se préoccupe vraiment du prix réel, pourquoi n'avez-vous pas choisi cette proposition, qui donnerait un nouveau parc à VIA et donnerait en outre l'occasion d'obtenir plus que les 120 voitures? Selon le rapport original, il en fallait environ 220 pour remplacer tout le parc. Le gouvernement a réduit ce nombre en raison des restrictions financières. Mais pourquoi n'avez-vous pas voulu accepter cette proposition, qui donne les voitures à VIA pour un prix qui, selon moi, est tout à fait raisonnable?

M. Crosbie: Monsieur le président, la proposition de location ne constitue aucun progrès, car le coût serait le même pour le gouvernement que les voitures soient louées ou vendues. Une fois conclue l'entente de location, la totalité du coût des voitures louées devrait être imputée au gouvernement. La location n'implique aucune économie pour le gouvernement. Le gouvernement assume une obligation. Le vérificateur général et le ministère des Finances exigent que l'on rende compte non pas uniquement du montant annuel à verser en vertu du contrat de location, mais du montant total. Le

[Text]

amount of the lease arrangement. There is no saving with the government accepting that proposition.

Mr. Angus: I am sorry, Mr. Minister, but I do not follow your logic. VIA is a Crown corporation at arm's length. It should have the ability to manage its affairs, while at the same time looking for public assistance to meet any deficit. I agree you are going to pay the full 360. In terms of its draw on the VIA revenue side or the government's revenue side, it is much less on an annual basis compared even to your refurbishing program. It is nearly half the cost of refurbishing for the period where the refurbishing has been paid for.

Mr. Crosbie: The financial authorities of the government, the Department of Finance and the Auditor General, say you have to account for the whole cost of whatever you are purchasing, whether you do it under a purchase lease arrangement or not. In the year in which you enter into that agreement, you have to charge your estimates into the policy reserve for the full amount of the cost of that particular piece of equipment or whatever it is.

Mr. Angus: Is that even if it will not come out until 10 or 20 years down the road?

Mr. Crosbie: Yes.

Mr. Angus: That is one hell of a way to run a railroad.

Mr. Crosbie: This is a way to account properly for the obligations you are entering into. Otherwise, you are entering into all kinds of obligations which do not show up in the books of the government. That is the reason for it. From the government's point of view, the lease proposal is not a better option.

Mr. Angus: Perhaps the government should change its ways, or we will just change the government.

Mr. Crosbie: That is an option, but if the government is changed these principles are not going to change. If the NDP gets into power, they may throw away all sense of financial responsibility or accountability. In fact, I am sure they would.

Mr. Angus: I am sure you would like people to believe that.

Mr. Crosbie: That is an option for the people of Canada to decide.

The Chairman: We can explore this with VIA Rail, if and when we ever have them before the committee.

Mr. Angus: Mr. Chairman, it is the government's decision, not VIA's.

The Chairman: Agreed.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, the Auditor General is the chief exponent to do this. This is the approach you must take.

[Translation]

gouvernement ne réaliserait aucune économie en acceptant cette proposition.

M. Angus: Je regrette, monsieur le ministre, mais je ne puis suivre votre raisonnement. VIA est une société d'État sans lien de dépendance. Elle devrait être en mesure de gérer ses propres affaires, tout en pouvant compter sur l'aide publique en cas de déficit. Je conviens avec vous que nous devons payer la totalité des 360 millions. Pour ce qui est de la proportion des recettes de VIA ou du gouvernement, c'est beaucoup moins par année, même en comparaison de votre programme de rénovation. C'est près de la moitié du coût de la rénovation pour la période où il faut payer les rénovations.

M. Crosbie: Les autorités financières du gouvernement, le ministère des Finances et le vérificateur général, disent qu'il faut rendre compte du coût total de ce que l'on achète, qu'il s'agisse d'une location-vente ou non. L'année où l'on signe les contrats, il faut imputer le budget des dépenses à la réserve de politique pour la totalité du coût du matériel ou de ce dont il s'agit.

M. Angus: Même si la dépense ne se produira que 10 ou 20 ans plus tard?

M. Crosbie: Oui.

M. Angus: C'est une bien drôle de façon d'exploiter un chemin de fer.

M. Crosbie: C'est la façon de rendre compte convenablement des obligations que l'on assume. Autrement, on assume toutes sortes d'obligations qui ne paraissent pas aux livres du gouvernement. C'est la raison. Du point de vue du gouvernement, la proposition de location n'est pas une meilleure option.

M. Angus: Peut-être le gouvernement devrait-il modifier sa façon d'agir, ou peut-être nous contenterons-nous de changer le gouvernement.

M. Crosbie: C'est là une option, mais si le gouvernement change, ces principes ne changeront pas. Si le NPD prend le pouvoir, il se peut qu'il élimine la responsabilité financière ou l'imputabilité. En fait, je suis certain qu'il le ferait.

M. Angus: Je suis certain que vous aimeriez que l'on croit cela.

M. Crosbie: C'est là une option dont le peuple du Canada devra décider.

Le président: Nous pourrions étudier cette question avec VIA Rail, si jamais cette société comparait devant le Comité.

M. Angus: Monsieur le président, cette décision a été prise par le gouvernement, non par VIA.

Le président: D'accord.

M. Crosbie: Monsieur le président, le vérificateur général est le principal tenant de cette façon de faire. C'est la démarche qu'il faut suivre.

[Texte]

Mr. Angus: The bottom line is that you still do not have to have the cash coming out that year. It just has to show up in the books as a commitment.

Mr. Crosbie: The bottom line is that it costs the government the same amount either way you go. It is not a saving to the government.

Mr. Angus: In its consideration of whether to go with new equipment and the cost of the refurbishing program, did the Cabinet include in the cost-benefit analysis the impact on unemployment insurance for those 500 men and women in Thunder Bay? They will perhaps be laid off for at least a year, along with the 500 or more at Bombardier. Was that component included?

Mr. Crosbie: I am afraid the government cannot function and make decisions on that basis. The government has to make a decision what it can allocate to VIA Rail and the rail passenger service.

Mr. Angus: To hell with the workers.

Mr. Crosbie: It has nothing to do with to hell with the workers. If the government could spend another \$100 billion this year, or \$20 billion or \$10 billion, in buying goods and services and so on, that would help the worker; that would put workers to work. But somebody has to come up with that \$10 billion or whatever. The government already has a deficit of \$29 billion. It has to decide how much it can allocate to meeting the losses and the needs of the rail passenger service. It could not meet what it was going to cost for these particular cars, which are going to cost in the area of \$100 million more than anybody had estimated.

• 1105

Mr. Angus: You could not find \$45 million a year.

Let me go to the whole design question and the role of the consortium. It has been suggested—not by yourself, Mr. Minister, that I am aware of—that the reason for the high price was the fact that it went out to a consortium, as opposed to public tendering. Do you have any indication as to what the increase in cost per car was as a result of design change requirements put forward by the Department of Transport, by VIA, by CN and CP?

I will give you one example. Your predecessor, Mr. Mazankowski, indicated it took a year's worth of negotiations to change the undercarriage and the suspension facilities of those cars to prevent two double-decker cars from meeting and colliding. They were coming within eight inches in certain situations and they felt that was not a safe situation. Obviously the change in that would have added to the cost. Do you have any indication to what extent the increase in the price per car was because of design changes after the initial proposal was sent by VIA to the consortium?

Mr. Crosbie: No, I do not. I do not have that information. It has been suggested that there was a

[Traduction]

M. Angus: En dernière analyse, il reste que vous ne devez pas verser d'argent cette année-là. Il suffit que cela paraisse aux livres à titre d'engagement.

M. Crosbie: En dernière analyse, cela coûte la même chose au gouvernement d'une façon ou d'une autre. Ce n'est pas une économie pour le gouvernement.

M. Angus: Lorsqu'il a étudié s'il devait opté pour la solution du matériel neuf ou pour le programme de rénovation, est-ce que le Cabinet a inclus dans l'analyse des coûts et des bénéfices les répercussions sur l'assurance-chômage pour les 500 hommes et femmes de Thunder Bay? Ils seront peut-être mis à pied pour au moins un an, de même que 500 ou plus chez Bombardier. Est-ce que cet élément a été inclus?

M. Crosbie: Malheureusement, le gouvernement ne peut fonctionner comme cela et prendre des décisions sur cette base. Le gouvernement doit décider de ce qu'il peut attribuer à VIA Rail et au service voyageurs.

M. Angus: Et que les travailleurs aillent au diable!

M. Crosbie: Cela n'a aucun rapport. Si le gouvernement pouvait dépenser encore 100 milliards de dollars cette année, ou 20 milliards ou 10 milliards, pour acheter des biens et des services et ainsi de suite, cela aiderait les travailleurs; cela les ferait travailler. Mais quelqu'un doit trouver cette somme de 10 milliards de dollars, ou quoi que ce soit. Le gouvernement a déjà un déficit de 29 milliards de dollars. Il doit décider combien il peut consacrer pour combler les pertes et les besoins du service voyageur. Il ne disposait pas du coût nécessaire pour ces voitures, qui vont coûter environ 100 millions de dollars de plus que ce que l'on avait estimé.

M. Angus: Vous ne pouviez pas trouver 45 millions de dollars par année.

Permettez-moi d'aborder la question de la conception et du rôle du consortium. On a laissé entendre—ce n'est pas vous, monsieur le ministre, je le sais bien—que la raison du prix élevé est le fait qu'on a fait appel à un consortium plutôt que de lancer un appel d'offres public. Avez-vous une indication quelconque de l'augmentation du coût par voiture par suite des modifications exigées à la conception par le ministère des Transports, par VIA, par le CN et par le CP?

Je vais vous donner un exemple. Votre prédécesseur, M. Mazankowski, a déclaré qu'il a fallu une année de négociations pour modifier le châssis et la suspension de ces voitures pour empêcher que deux voitures impériale entrent en collision. Elles s'approchaient à moins de huit pouces dans certains cas et on croyait que cela n'était pas sûr. Manifestement, ce changement aurait ajouté au coût. Avez-vous une idée de l'augmentation du prix par voiture en raison des changements de conception après que la première proposition a été envoyée à VIA par le consortium?

M. Crosbie: Non, je n'ai aucune idée. Je ne dispose pas de cette information. On a dit qu'il y a eu une

[Text]

premium because this Trans-Consortium was formed; there might have been a saving if the tenders had been called and they were bidding against one another. It is possible there was a cost premium there, but I do not have any figure for what you are discussing there.

Mr. Angus: Your department has not analysed the bid and the negotiated agreement? You yourself have said we are not doing it because we cannot afford it. The price is higher than we anticipated.

Mr. Crosbie: As I understand it, there was a certain price tender per car, which was too much, and that price was subsequently reduced after a series of discussions and negotiations. The consortium reduced the price some hundreds of thousands of dollars per car as a result of discussions and negotiations after their original price was put in. But it still left it well in excess of \$3 million a car.

Mr. Angus: Mr. Minister, would you conclude then that the final price per car was realistic, separate from the issue whether the money was available, but that the government and VIA were not being taken to the cleaners by the Trans-Consortium because of the lack of competition?

Mr. Crosbie: I do not think Trans-Consortium were attempting to take anyone to the cleaners. Naturally if you are bidding against one another you are going to do everything you can to be competitive and shave prices. So probably the effect of inviting them both to work and tender together on it would result in a higher cost. But I do not think they were attempting to take anyone to the cleaners.

Mr. Taylor: Mr. Minister, I would like to pursue a couple of questions on VIA Rail. What was the financial income of VIA Rail the last full year compared with the previous full year? Is there a gradual improvement in their making their own way?

Mr. Crosbie: We do not have those figures right here, Mr. Taylor, but Mr. Mulder feels they have been stable for the last year or two. We will have to get the figures for you.

• 1110

The amount the government is having to contribute has been higher than the government has planned in the estimates. For example, this year it will now be \$588 million that we will have to contribute to their capital expenditures or meet operating losses.

Mr. Taylor: Yes. That \$588 million is practically all capital?

Mr. Crosbie: No.

Mr. Taylor: Some of it is contributing to . . .

Mr. Crosbie: It is around \$90 million in capital and the rest is operating the maintenance funding.

[Translation]

augmentation du prix en raison de la formation de ce Trans-Consortium; il y aurait peut-être eu une économie si l'on avait procédé à un appel d'offres et si les entreprises étaient en concurrence l'une contre l'autre. Il est possible que cela ait augmenté le coût, mais je n'ai aucun chiffre pour ce dont vous parlez ici.

M. Angus: Votre ministère n'a pas analysé l'offre et l'entente négociée? Vous avez dit vous-même que nous ne le faisons pas parce que nous n'en avons pas les moyens. Le prix est plus élevé que prévu.

M. Crosbie: À ce que je crois comprendre, on avait proposé un certain prix par voiture, qui était trop élevé, et ce prix a par la suite été réduit après une série de discussions et de négociations. Le consortium a réduit le prix de quelques centaines de milliers de dollars par voiture par suite des discussions et des négociations par rapport au prix original. Mais le prix demeurait de beaucoup supérieur à 3 millions de dollars par voiture.

M. Angus: Monsieur le ministre, pouvez-vous alors conclure que le prix définitif par voiture était réaliste, sans tenir compte de la question de savoir si l'argent était disponible, mais que le gouvernement et Via ne sont pas exploités par le Trans-Consortium en raison de l'absence de concurrence?

M. Crosbie: Je ne crois pas que le Trans-Consortium tentait d'exploiter qui que ce soit. Naturellement, quand on est en concurrence pour un appel d'offres, on fait tout ce qu'on peut pour être compétitif et réduire les prix. Il est donc probable que le fait de les avoir invités tous deux à travailler et à soumissionner ensemble aboutit à un coût plus élevé. Mais je ne crois pas qu'ils tentent d'exploiter qui que ce soit.

M. Taylor: Monsieur le ministre, j'aimerais ajouter quelques questions sur VIA Rail. Quel a été le revenu financier de VIA Rail pour la dernière année complète en comparaison de l'année complète précédente? Est-ce que cette société en arrive graduellement à faire ses frais?

M. Crosbie: Nous n'avons pas ces chiffres ici, monsieur Taylor, mais M. Mulder croit que les revenus sont stables depuis un an ou deux. Il nous faudra vous obtenir les chiffres.

La somme que le gouvernement doit apporter est plus élevée que ce qui avait été prévu dans le budget des dépenses. Par exemple, cette année, c'est maintenant 588 millions de dollars que nous devons contribuer aux dépenses d'immobilisations ou pour compenser les pertes d'exploitation.

M. Taylor: Oui. Cette somme de 588 millions de dollars est presque entière consacrée aux immobilisations?

M. Crosbie: Non.

M. Taylor: Une partie de cette somme est consacrée. . .

M. Crosbie: Environ 90 millions de dollars sont consacrés aux immobilisations et le reste sert à financer l'exploitation.

[Texte]

Mr. Taylor: Maybe this question should properly go to VIA Rail, but I was wondering, from the standpoint of the taxpayer, if it going to be forever a case of operating on taxpayers' money. Do they have a plan that at some point in the future there is going to be a break-even point and they then start making a profit?

Mr. Crosbie: Not that I am aware of, and as I understand the rail passenger business, there are of course only one or two places in the world where the rail passenger service breaks even and does not lose money. Even in Japan there are huge losses. I think some of the lines in France make money. Paris to Lyons makes money, but the normal course of events is that they are not money-makers. You have to decide how important it is as a transportation media and how much you are therefore justified in assisting from the public treasury.

In Japan huge numbers of people of course travel on their rail lines, but they also have huge losses, far greater than we have. But because of the tremendous number of passengers, they consider that the overall benefits outweigh the costs.

Mr. Taylor: Okay. Considering the vastness of the country and the relatively small population, I think that is understandable and it is a good public investment.

I would like to come to this refurbishing of cars for a moment. I do not know whether you were at Expo or not, but while I was at Expo I spent a couple of hours with VIA Rail. During that time they showed me a refurbished car. I thought it was a new car. As a matter of fact, when I got going through it I still considered it was a new car. The refurbishing was so beautifully done, so excellently done, that I was just simply amazed. I am not sure where that work was done, but if that is the type of work they are going to do, I do not have any qualms about having cars repaired rather than buying a new one, because they appeared to be new as far as I was concerned.

Mr. Crosbie: This program will be of considerable benefit to VIA Rail. There is not any doubt about that. A new car would of course have a greater life, but for the medium term, I think this is a very positive move for VIA. It is after all another \$361 million we are pledging towards improving VIA's facilities.

Mr. Taylor: I would like to make just one comment about VIA. Since I have been on this committee I make it a point to ride on VIA at least once a month and on the bus systems at least once a month. My last time on VIA Rail was just last weekend. I was delighted with the coach I was in. It was just the coach from Toronto to Ottawa, but I could see nothing wrong with it whatsoever. It was clean. It was comfortable. I was also greatly amazed at the number of people waiting to get on VIA Rail. It seems to me that whatever the investment has been, it is starting to pay off and people are starting to enjoy the services of VIA Rail.

[Traduction]

M. Taylor: Peut-être cette question devrait-elle être adressée à VIA Rail, mais je me demande, du point de vue du contribuable, si l'exploitation sera toujours financée par l'argent des contribuables. Est-ce qu'on prévoit atteindre un jour le seuil de rentabilité et commencer à faire un bénéfice?

M. Crosbie: Pas à ma connaissance, et d'après ce que je crois savoir du service voyageurs, il n'y a évidemment qu'un ou deux endroits au monde où celui-ci atteint le seuil de rentabilité et ne perd pas d'argent. Même au Japon, il y a des pertes énormes. Je crois que certaines lignes françaises font de l'argent. La ligne Paris-Lyon fait de l'argent, mais dans le cours normal des choses, ces services ne sont pas rentables. Il faut décider de l'importance de ce mode de transport et donc de la somme qu'il convient d'y consacrer les deniers publics.

Au Japon, les liaisons ferroviaires sont évidemment très utilisées, mais il y a aussi des pertes énormes, beaucoup plus grandes que les nôtres. Toutefois, en raison du nombre énorme de voyageurs, on considère que dans l'ensemble les avantages l'emportent sur les coûts.

M. Taylor: D'accord. Compte tenu de l'énorme superficie du pays et de sa population relativement petite, je crois qu'on peut facilement comprendre qu'il s'agit là d'un bon investissement public.

J'aimerais aborder quelques instants la question de la rénovation des voitures. Je ne sais si vous êtes allés à Expo, mais quand j'y étais, j'ai passé quelques heures avec VIA Rail. On m'a montré une voiture rénovée. Je pensais que c'était une voiture neuve. En fait, même une fois la visite commencée, je pensais toujours qu'il s'agissait d'une voiture neuve. La rénovation avait été faite avec un tel art que j'en étais tout simplement étonné. Je ne sais pas où ce travail a été fait, mais si c'est là le genre de travail auquel il faut s'attendre, je n'ai aucune inquiétude de voir les voitures réparées plutôt que remplacées, car quant à moi, elle me semblait neuve.

M. Crosbie: Ce programme constituera un avantage considérable pour VIA Rail. Cela ne fait aucun doute. Une voiture neuve durerait évidemment plus longtemps, mais à moyen terme, je crois que c'est là une initiative très positive pour VIA Rail. Il s'agit après tout de 361 millions de dollars que nous engageons pour améliorer les installations de VIA.

M. Taylor: J'aimerais faire un seul commentaire à propos de VIA. Depuis que je fais partie de ce Comité, je tiens à utiliser VIA Rail au moins une fois par mois et les réseaux d'autobus au moins une fois par mois. J'ai pris VIA Rail pour la dernière fois la fin de semaine dernière. J'étais ravi de la voiture où je me trouvais. C'était tout simplement la voiture qui fait la liaison entre Toronto et Ottawa, mais je n'ai pu constater aucun défaut. La voiture était propre et elle était confortable. J'ai été également très étonné du nombre de personnes qui attendaient pour monter à bord. Il me semble, quel qu'ait été l'investissement, qu'il commence à donner des résultats et que les gens commencent à profiter des services de VIA Rail.

[Text]

I understand that all the conductors and trainmen are now VIA Rail people. Every time I have been on a train I have been delighted with the courtesy. They go out of their way to help people put their baggage up on the rack, and they come and take it down; they are really giving a service. I think it is going to pay off for VIA Rail.

Mr. Robichaud: Where is that?

The Chairman: Between Toronto and Ottawa, the central part of Canada.

Mr. Taylor: The other point I would like to mention is airport security. Have the security groups ever found a revolver or a weapon yet on passengers going through?

• 1115

Mr. Crosbie: Yes, they have. I do not know how many. Perhaps Mr. McAree could answer you there.

Mr. D.C. McAree (Executive Director, Airports Authority Group, Department of Transport): There is quite a high volume of firearms detected, as well as knives and instruments that can be dangerous, yes.

Mr. Taylor: Did they have them with some ill intent, or is that known?

Mr. McAree: Not really, no.

Mr. Taylor: It must be costing an arm and a leg to keep those large security groups there. There seem to be so many at every airport, and I think that is a direct responsibility of your department.

Mr. Crosbie: Actually, the way it works, Mr. Taylor, is that the airlines are required to supply the personnel and to operate the screening process and the Department of Transport, I believe, pays for the x-ray equipment. But the operation of it... at each airport one of the airlines is delegated to maintain that service. For example, at Toronto it is Air Canada, I think. Yes, in Terminal 2 it is Air Canada; CP looks after it in Terminal 1. They have to meet certain standards that are set by the Department of Transport.

Mr. Taylor: It would seem to me that the real screening has to take place on the baggage, because anyone with very much between the ears is not going to try to get a revolver through the passenger way, unless he is an outright terrorist and so on. But some time I would like to get the details of how the screening is done behind the scenes on all the suitcases and so on, where the real danger lies.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. I have Mr. Ouellet and Mr. Fulton.

I guess this is more properly addressed to VIA, but I just wondered, Mr. Minister, before your commitment to spend the money on refurbishing cars, did you evaluate...? I think the present statistics show that the ridership on VIA this past year was down substantially. Do

[Translation]

Je crois savoir que tous les conducteurs et les employés travaillent maintenant pour VIA Rail. Chaque fois que j'ai pris le train, j'ai été ravi de la courtoisie qui m'a été manifestée. Les employés se dérangent pour aider les gens à ranger leurs bagages, et ils viennent les redescendre; le service est vraiment excellent. Je crois que cela sera rentable pour VIA Rail.

M. Robichaud: Où était-ce?

Le président: Entre Toronto et Ottawa, dans le centre du Canada.

M. Taylor: L'autre point que je voudrais aborder est la sécurité des aéroports. Est-ce que les groupes de sécurité ont jamais trouvé un revolver ou une arme sur des passagers?

M. Crosbie: Oui, c'est arrivé. Je ne sais pas combien. Peut-être M. McAree pourrait-il vous répondre à ce sujet.

M. D.C. McAree (directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports): On décèle un nombre assez élevé d'armes à feu, de même que des couteaux et des instruments qui peuvent être dangereux, oui.

M. Taylor: Est-ce que les possesseurs de ces armes avaient des intentions malveillantes, ou est-ce que cela n'est pas connu?

M. McAree: Pas vraiment, non.

M. Taylor: Cela doit coûter très cher pour maintenir ces groupes importants de sécurité. Il semble y en avoir tant à chaque aéroport, et je crois que cela relève directement de votre ministère.

M. Crosbie: En fait, monsieur Taylor, les lignes aériennes doivent fournir le personnel et assurer le tri tandis que le ministère des Transports, je crois, paie le matériel de radiographie. Mais l'exploitation... à chaque aéroport, une des lignes aériennes est déléguée pour assurer ce service. Par exemple, à Toronto je crois que c'est Air Canada. Oui, à l'aérogare 2, c'est Air Canada; CP s'en occupe à l'aérogare 1. Il faut respecter certaines normes établies par le ministère des Transports.

M. Taylor: Il me semble que le véritable examen doit porter sur les bagages, parce qu'aucun voyageur sensé ne va tenter de faire passer un revolver sur sa personne, à moins d'être un terroriste déclaré. Mais un jour, j'aimerais bien savoir comment l'examen se fait en coulisse pour les valises et ainsi de suite, là où se trouve le véritable danger.

Le président: Merci, monsieur Taylor. M. Ouellet et M. Fulton ont demandé la parole.

Je suppose que cette question devrait plutôt être adressée à VIA Rail, mais je me demandais, monsieur le ministre, si vous avez évalué, avant de vous engager à dépenser l'argent pour la rénovation des voitures... Je crois que les statistiques montrent que le nombre de

[Texte]

you have anything...? I appreciate this is perhaps more proper for VIA, but in your deliberations do you have anything to tell the committee on the portent of that for the future in view of this ongoing commitment of the federal government to provide rail passenger service?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I think "use it or lose it" is one of the principles that we are going to have to at some point apply to VIA Rail as we would to any other transportation mode. So I think it is very important to pursue with VIA Rail how that can be counteracted. You might have noticed that they have started a fare reduction scheme—

The Chairman: Yes.

Mr. Crosbie: —50% of the one-way fare for passengers travelling the Montreal-Ottawa-Toronto corridor to try to counteract poor on-time performance or the perception of that. So they are taking certain marketing initiatives, which hopefully will be successful.

They are going to have an advertising campaign to promote VIA and direct mail distribution and so on, and they have other marketing initiatives they are planning to put into effect. I think it would be a fine idea for the committee to go into this with VIA when you get a chance, to see how they are planning to overcome this.

The Chairman: That leads us into something else, a question I would not dare to ask you now, because you are never supposed to ask a question unless you know the answer. But our work plan for the next period, or into the fall, definitely involves some of this study, even offshore, since the Transport Committee has never been offshore. I do not want you to answer that now until we have some negotiation with you.

Anyway, I now have Mr. Ouellet, Mr. Fulton, and others. I am going to try to keep the questioning at five minutes or six, to keep moving around. The Minister is here until 12.30 p.m., as all of us are, and that is going to be the end. Then we have officials at 3.30 p.m.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'ai deux brèves questions. La première a trait aux remarques soumises par M. Taylor au sujet de la sécurité dans les aéroports.

Le ministre est-il au courant que la compagnie qui assure le service de sécurité à l'aéroport de Dorval s'apprête à congédier ses employés qui ont le plus d'années de service? La plupart de ces employés font ce travail depuis quatre, cinq, six ou sept ans. Il semble que ces gens qui, évidemment, ont un salaire plus élevé, seront congédiés et remplacés par des jeunes sans expérience, à salaire moindre.

[Traduction]

voyageurs de VIA a diminué substantiellement l'an dernier. Avez-vous quelque chose...? Je me rends bien compte que cette question devrait peut-être être adressée à VIA Rail, mais dans vos délibérations avez-vous quelque chose à dire au comité sur ce que cela laisse prévoir à l'avenir étant donné que le gouvernement fédéral s'est engagé à maintenir de façon permanente le service voyageur ferroviaire?

M. Crosbie: Monsieur le président, je crois qu'un jour il faudra appliquer à VIA Rail comme à tout autre mode de transport le principe que ce qui ne sert pas doit être abandonné. Je crois donc qu'il est très important d'étudier avec VIA Rail la façon de contrer cette tendance. Vous avez peut-être constaté que VIA Rail a entrepris de réduire les tarifs. . .

Le président: Oui.

M. Crosbie: . . . de 50 p. 100 pour le tarif allée pour les voyageurs qui utilisent le corridor Montréal-Ottawa-Toronto pour tenter de contrer le manque de respect des horaires, ou du moins la perception qu'on en a. Il y a donc certaines initiatives qui, espérons-le, connaîtront du succès.

Il y aura une campagne de promotion pour VIA Rail, avec distribution par courrier et ainsi de suite, et d'autres initiatives de commercialisation sont prévues. Je crois que cela serait une bonne idée que le Comité étudie cette question avec VIA Rail quand il en aura l'occasion, pour voir comment on prévoit contrer cette tendance.

Le président: Ceci nous amène à autre chose, une question que je n'oserais pas vous poser maintenant, parce qu'on ne doit jamais poser une question à moins de connaître la réponse. Mais notre plan de travail pour la prochaine période, ou pour l'automne, comprend certainement une étude de cette question, même outre-mer, puisque le Comité des Transports ne s'est jamais rendu outre-mer. Je ne vous demande pas de répondre à cela tant que nous n'aurons pas eu certaines négociations avec vous.

De toute façon, M. Ouellet, M. Fulton et d'autres ont demandé la parole. Je vais tenter de limiter les interventions à cinq ou six minutes, pour activer les choses. Le ministre est ici jusqu'à 12h30, comme nous tous, et ce sera la fin. Puis nous entendrons les fonctionnaires à 15h30.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I have two short questions. The first is related to Mr. Taylor's remarks on airport security.

Is the Minister aware that the company which handles security at Dorval airport is getting ready to fire its most experienced employees? Most of these employees have been doing this work for four, five, six, or seven years. It seems that these people who, obviously, have a higher salary, will be fired and replaced by young inexperienced people, with a lesser salary.

[Text]

[Translation]

• 1120

Est-ce que le ministre croit que c'est une façon adéquate d'assurer un service sécuritaire à l'aéroport de Dorval?

Mr. Crosbie: First, I have not heard of this proposal. Whatever company operates the security screening arrangements at Montreal airport would be contracted with by one of the airlines. Which one is Dorval?

A witness: Probably Air Canada.

Mr. Crosbie: Probably Air Canada. I would certainly pass this on to them and ask them to look into it to see whether these suggestions are correct.

As to my own view as to whether this is proper or not, I would frown on that practice, if the facts are correct that as an economy measure or whatever older employees are being laid off and young people hired without experience and so on. But I am certainly not saying that is correct.

In any event, the security screening service there would have to meet our standards, and if it did not then that company would have to be replaced.

M. Ouellet: Est-ce que le ministre s'engage à remplacer cette compagnie? S'il veut avoir des renseignements supplémentaires, il pourrait s'enquérir auprès de son ancien collègue, le sénateur Roblin, qui a déjà possédé des intérêts dans cette compagnie qui a obtenu le contrat à Dorval. Je sais que le sénateur Roblin n'a plus d'intérêts dans cette compagnie, mais il doit sûrement très bien la connaître, puisqu'il y a déjà été associé.

Bref, le ministre me dit qu'il est prêt à remplacer cette compagnie à Dorval si elle ne rencontre pas les normes minima du ministère. Je m'engage à lui fournir des informations pertinentes qui démontreront clairement que la sécurité à l'aéroport de Dorval, eh bien... c'est une grande farce.

Mr. Crosbie: If Senator Roblin is not connected with this company, why would the hon. member introduce his name into this discussion? What purpose does that serve? So first I must point out that this is a pretty sleazy piece of business.

M. Ouellet: C'est pour rafraîchir la mémoire du ministre.

Mr. Crosbie: It has nothing to do with Senator Roblin. As far as the company is concerned, if the company at Dorval does not meet our standards with reference to screening services then we would insist that they be replaced. I am not going to condemn them *in absentia* or without checking first, but I will certainly ask Mr. McAree to check into that.

M. Ouellet: J'apprécierais qu'il s'assure que les employés d'expérience qui travaillent à Dorval depuis des années ne seront pas mis à la porte et remplacés par des jeunes sans expérience.

The Chairman: The Minister knows what he said and he knows your question and I am not really going to

Does the Minister believe that this is an adequate way of providing a security service at Dorval Airport?

M. Crosbie: En premier lieu, je n'ai pas entendu parler de cette proposition. La société qui s'occupe de la sécurité à l'aéroport de Montréal aurait un contrat avec l'une des lignes aériennes. Laquelle s'occupe de Dorval?

Un témoin: Probablement Air Canada.

M. Crosbie: Probablement Air Canada. Je vais transmettre cette question à Air Canada et lui demander de voir s'il en est bien ainsi.

Quant à mon opinion personnelle à savoir si cela convient ou non, je verrais cette pratique d'un mauvais oeil s'il est vrai que, par mesure d'économie, les anciens employés sont mis à pied pour faire place à des jeunes gens sans expérience. Mais je ne dis pas que les faits sont justes.

Quoi qu'il en soit, le service de sécurité devrait être conforme à nos normes, sans quoi cette entreprise devrait être remplacée.

Mr. Ouellet: Does the Minister agree to replace this company? If he needs additional information, he could ask his former colleague, Senator Roblin, who previously had interests in this company which has the contract at Dorval. I know that Senator Roblin no longer has any interests in this company, but he must surely know it well, since he was formerly associated with it.

In short, the Minister tells me he is ready to replace this company at Dorval if it does not meet the minimum standards of the department. I will definitely supply him with pertinent information showing clearly that security at Dorval Airport, well... it is just a big farce.

M. Crosbie: Si le sénateur Roblin n'est pas associé à cette société, pourquoi le député mêle-t-il son nom à cette discussion? À quoi cela peut-il servir? Je dois d'abord souligner que c'est une façon de faire assez cavalière.

Mr. Ouellet: It was to refresh the Minister's memory.

M. Crosbie: Il n'y a aucun rapport avec le sénateur Roblin. En ce qui touche cette société, si elle ne se conforme pas à nos normes pour ce qui est des services de sécurité, alors nous devons insister pour qu'elle soit remplacée. Je ne vais pas la condamner par contumace ni sans procéder d'abord à des vérifications, mais je vais certainement demander à M. McAree de s'informer.

Mr. Ouellet: I would appreciate it if he could make sure that experienced employees who have been working at Dorval for many years will not be laid off and replaced by inexperienced young people.

Le président: Le ministre sait ce qu'il a dit et il connaît votre question et je ne vais pas intervenir, mais, monsieur

[Texte]

interfere, but there are two parts to your question, Mr. Ouellet. One was the inexperienced and the experienced employees and what you said was going on, and the Minister said he frowned on it; and there is the second thing about criteria for screening. The two do not necessarily match.

M. Ouellet: D'accord. Ma deuxième question a trait aux problèmes que la Société Air Canada rencontre avec le Royaume-Uni. Est-ce que le ministre est intervenu personnellement auprès des autorités britanniques pour que les 100,000\$, qui ont été retenus d'une façon tout à fait inhabituelle, incompréhensible et injustifiable, soient remboursés dans les plus brefs délais à la Société Air Canada? Que fait le ministre pour aider Air Canada à recouvrer ces 100,000\$ qui lui ont été injustement enlevés?

Mr. Crosbie: I certainly agree with the hon. member that Air Canada was harshly treated there, and I believe in an unjustified manner. However, that is a matter for Air Canada to pursue. They have served a notice of claim on the U.K. customs authorities advising them that they wanted the sum of £50,000 returned, that they were forced to pay that sum improperly.

• 1125

Air Canada had their own investigations into the situation at Bombay. They are satisfied that the security procedures there are adequate, that there was no Air Canada employee involved in placing any drugs on board that aircraft. If Air Canada calls on us for any particular kind of support, I will certainly give them all the support I can.

One suspects, Mr. Chairman, that this may have occurred because of the dispute between the U.K. and Canada and they gave notice their air agreement is to be terminated later in the year. Hopefully, of course, these difficulties will be resolved before that occurs, but I certainly believe that Air Canada was not treated fairly.

Mr. Ouellet: It is very nice of you to believe this, but what have you done and what are you ready to do and what can you do to make sure this money will be paid back to Air Canada?

The Chairman: I do not know if he said Air Canada has asked him to do anything yet.

Mr. Ouellet: It is not necessary for Air Canada to ask; he is the Minister responsible for Air Canada. He should have already protested against the authorities in Great Britain and asked for the repayment. What has he done? Nothing?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, Air Canada is a big boy, they are big boys. They are one of the world's leading airlines. They have a board of directors and management—

Mr. Ouellet: Yes, and you want to sell it.

Mr. Crosbie: —who are given the responsibility for running that airline. I do not run the airline day by day,

[Traduction]

Ouellet, votre question comporte deux volets. Le premier porte sur les employés expérimentés et inexpérimentés et sur ce que vous avez dit qui se passait, et le ministre a dit qu'il voyait ça d'un mauvais oeil; puis il y a le second volet, les critères. Les deux ne vont pas nécessairement de pair.

Mr. Ouellet: Okay. My second question is related to the problems Air Canada is experiencing with the United Kingdom. Did the Minister intervene personally with the British authorities in order that the \$100,000 which were withheld in an unusual, incomprehensible and unjustifiable way, be reimbursed as soon as possible to Air Canada? What is the Minister doing to help Air Canada recover these \$100,000 which were unjustly withheld?

M. Crosbie: Je suis certes d'accord avec le député qu'Air Canada a été traité durement dans cette affaire, et je crois d'une façon injustifiée. Toutefois, c'est là une question dont doit s'occuper Air Canada. Cette société a déposé une réclamation auprès des autorités douanières du Royaume-Uni pour demander le remboursement de 50,000 livres qu'elle a été forcée de payer sans raison.

Air Canada a mené sa propre enquête sur la situation à Bombay. La société est convaincue que les méthodes de sécurité y sont adéquates, qu'aucun employé d'Air Canada n'a placé des drogues à bord de cet appareil. Si Air Canada nous demande un appui quelconque, je vais certainement leur donner tout l'appui possible.

On soupçonne, monsieur le président, que ceci pourrait s'être produit en raison du conflit entre le Royaume-Uni et le Canada et ils ont avisé que leur accord aérien doit se terminer plus tard cette année. Nous espérons évidemment que ces difficultés seront résolues avant cela, mais je crois certes qu'Air Canada n'a pas été traitée justement.

M. Ouellet: C'est très gentil à vous de le croire, mais qu'avez-vous fait et qu'est-ce que vous êtes prêt à faire et qu'est-ce que vous pouvez faire pour vous assurer que cette somme sera remboursée à Air Canada?

Le président: Je ne crois pas qu'il ait dit qu'Air Canada lui a déjà demandé de faire quoi que ce soit.

M. Ouellet: Il n'est pas nécessaire qu'Air Canada en fasse la demande; il est le ministre responsable d'Air Canada. Il aurait dû déjà protester contre les autorités de Grande-Bretagne et demander le remboursement. Qu'est-ce qu'il a fait? Rien.

M. Crosbie: Monsieur le président, Air Canada a atteint l'âge adulte. C'est une des principales lignes aériennes du monde. Il y a un conseil d'administration et une autre direction...

M. Ouellet: Oui, et vous voulez la vendre.

M. Crosbie: ... qui sont chargés d'exploiter cette ligne aérienne. Je ne m'occupe pas de l'exploitation

[Text]

nor am I expected to, nor should I. If Air Canada asks us for any particular assistance in connection with this matter, we will certainly give Air Canada whatever assistance we can. In the meantime, they are doing what any other airline would do—they have consulted their legal advisers and they are going to take an action against the U.K.

I hope the United Kingdom government—and my saying this I hope will assist Air Canada—will correct this situation without forcing Air Canada to go on to court.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. I must say, you mentioned *obiter dicta* about privatization of Air Canada, which we have not heard too much about yet, but that may come later. I have Mr. Fulton.

Mr. Ouellet: I hope it will never come.

The Chairman: I mean the discussion or questions. Anyway, Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Mr. Minister, I am glad to hear that you frown on these new security companies dumping experienced staff. I wonder if you would have Mr. McAree also look into what has happened at Sandspit, where the most experienced employee, who had eight years doing the security work there at the terminal, has been dumped by the new company. Again, inexperienced people have been brought on. I wonder if you would agree that Mr. McAree could look into that one, because this particular employee had eight years' experience at that airport and certainly knew what to watch for and was terminated without cause.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, let me just reiterate so there will be no misunderstanding here. The arrangements for security screening at airports are entered into between an airline and a company or proprietor or whatever who they contract with, so it is a contractual arrangement between an airline and some other company. Now, what rights Air Canada or whoever the airline might be has vis-à-vis the company of course is governed by that contract. But we have to be satisfied that the security screening system meets our standards; if it does not, then we can take action.

As far as how employees are being treated, that would not be a matter in which we could intervene directly unless it somehow affected the standard of security screening at that airport. I am certainly prepared to pass on to the relevant airline your suggestion that someone has been treated unfairly there and ask them to look into it with the company, but you understand that we do not have a direct right to intervene unless it affects the standards of security screening.

Mr. Fulton: On the lighthouse matter, I am sure you are aware of the remarks made by Mr. LeBlond in

[Translation]

quotidienne, on ne s'attend pas à ce que je le fasse, et je ne devrais pas le faire. Si Air Canada nous demande de l'aide à l'égard de cette affaire, nous lui donnerons certainement toute l'aide possible. Entre temps, elle fait ce que ferait toute autre ligne aérienne—elle a consulté ses conseillers juridiques et elle va prendre une action contre le Royaume-Uni.

J'espère que le gouvernement du Royaume-Uni—et j'espère que le fait que je le dise aidera Air Canada—redressera cette situation sans forcer Air Canada à aller devant les tribunaux.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Je dois dire que vous avez mentionné *obiter dicta* la privatisation d'Air Canada, dont nous n'avons pas encore beaucoup entendu parler, mais cela pourra venir plus tard. M. Fulton a demandé la parole.

M. Ouellet: J'espère que cela ne viendra jamais.

Le président: Je parlais de la discussion ou des questions. De toute façon, la parole est à M. Fulton.

M. Fulton: Monsieur le ministre, j'ai été heureux d'apprendre que vous voyez d'un mauvais oeil les entreprises de sécurité qui mettent à la porte des employés d'expérience. Je me demande si vous pourriez demander à M. McAree d'examiner également ce qui s'est produit à Sandspit, où l'employé le plus expérimenté, qui travaillait à la sécurité de l'aéroport depuis huit ans, a été congédié par la nouvelle entreprise. Ici encore, on a engagé des gens sans expérience. Je me demande si vous accepteriez de demander à M. McAree d'étudier cette question, parce que cet employé avait huit années d'expérience dans cet aéroport et savait certainement de quoi il devait se méfier; il a été mis à la porte sans juste cause.

M. Crosbie: Monsieur le président, permettez-moi de me répéter pour éviter tout malentendu. Le contrôle de sécurité aux aéroports relève d'un contrat entre une ligne aérienne et une société ou un propriétaire ou une entité quelconque avec qui le contrat est signé, de sorte qu'il s'agit d'une entente contractuelle entre une ligne aérienne et une autre société. Les droits d'Air Canada ou de toute autre ligne aérienne par rapport à cette société sont évidemment régis par le contrat. Mais nous devons nous assurer que le système de contrôle de sécurité est conforme à nos normes; s'il ne l'est pas, alors nous pouvons prendre des mesures.

Quant à la façon dont les employés sont traités, ce n'est pas un domaine où nous pouvons intervenir directement à moins que cela ne nuise d'une façon quelconque à la norme du contrôle de sécurité pour l'aéroport en cause. Je suis bien prêt à transmettre à la ligne aérienne en cause votre suggestion selon laquelle quelqu'un a été traité injustement et je peux leur demander d'examiner cette question avec la société en cause, mais vous comprendrez que nous n'avons pas le droit d'intervenir directement à moins que cela ne touche les normes du contrôle de sécurité.

M. Fulton: Sur la question des phares, je suis certain que vous êtes au courant des remarques faites par M.

[Texte]

summing up his investigations into various weather and lighthouse matters on the B.C. coast. Prior to any further consideration regarding destaffing of lighthouses on the B.C. coast, could you give your commitment to this committee that there will be a public inquiry to look into it, because it is certainly clear from the discussions I have had with light-station keepers that it would be dangerous to destaff many of the outlying light stations on the B.C. coast because of the large involvement they have in search-and-rescue matters.

• 1130

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, the B.C. coast has been treated with exquisite sensibility with respect to this question of lighthouse keepers and the proposal for change is there. British Columbia is being given every special consideration. The number of changes suggested in British Columbia are not great in any event.

As you have mentioned, we retained Dr. Paul LeBlond to do an independent review, which he is now doing. I think he is trusted by all sides. There are only a small number of stations that are suggested for destaffing through remote monitoring on the west coast. We are looking carefully to see what the connection is between any particular coast guard and lighthouse with rescue or safety or other kinds of services in the past. That is the purpose in Dr. LeBlond being engaged as well. I think British Columbia can be assured there will be no changes there that are not fully justified.

Mr. Fulton: Could you assure the committee, though, that if destaffing is considered following the review by Dr. LeBlond, there would be an inquiry so that people involved in search and rescue—I am thinking of fishermen, of the Canadian Coast Guard, of freighter operators and tug operators, of commercial vessels and so on—can have some kind of direct input at an inquiry into what the effects would be?

Mr. Crosbie: Dr. LeBlond is now conducting an inquiry. He is independent of the Department of Transport and he is taking a special look at the situation in British Columbia and hearing representations from people. There is no need for any other independent inquiry. We will have his report and we will be guided by what he says as well.

Mr. Fulton: On the matter of Medivac, I know you are planning to stick by the ban on single-engine rotor craft flights at night for medical evacuations. As you know, on the north coast we are now looking at getting tenders, through a Medivac committee that I sit on, to see what kind of offers we can get from the private sector. It looks as if it is going to be about \$300,000 a year to have a twin-engine rotor craft equipped with back opening doors and so on.

[Traduction]

LeBlond lorsqu'il a résumé son enquête sur diverses questions touchant la météo et les phares sur la côte de Colombie-Britannique. Avant de considérer de nouveau la possibilité d'éliminer le personnel des phares sur la côte de Colombie-Britannique, pourriez-vous vous engager devant le Comité à ce qu'il y ait une enquête publique, car il est certainement manifeste, d'après les entretiens que j'ai eus avec les gardiens de phare, qu'il serait dangereux de retirer le personnel de bon nombre des phares éloignés de la côte de Colombie-Britannique en raison de leur rôle important en matière de recherche et de sauvetage.

M. Crosbie: Monsieur le président, la côte de la Colombie-Britannique a été traitée avec la plus exquise délicatesse à l'égard de la question des gardiens de phare et des propositions de changement qui sont avancées. La Colombie-Britannique reçoit une considération toute particulière. De toute façon, les changements proposés pour la Colombie-Britannique ne sont pas nombreux.

Comme vous l'avez dit, nous avons engagé M. Paul LeBlond pour procéder à un examen indépendant, ce qu'il fait présentement. Je crois qu'il jouit de la confiance de tous. On ne propose de retirer les gardiens que d'un petit nombre de stations pour les remplacer par le contrôle à distance sur la côte ouest. Nous examinons soigneusement le lien entre chaque poste de la garde côtière et chaque phare et les opérations de sauvetage ou la sécurité ou les autres services assurés dans le passé. C'est également pour cela que l'on a retenu les services de M. LeBlond. Je crois pouvoir assurer la Colombie-Britannique qu'il n'y aura aucun changement qui ne soit pleinement justifié.

M. Fulton: Pourriez-vous toutefois assurer le Comité que, si l'on étudie la possibilité de réduire le personnel après l'examen de M. LeBlond, il y aura une enquête de sorte que les personnes qui s'occupent de recherche et de sauvetage—je pense aux pêcheurs, à la garde côtière canadienne, aux exploitants de cargos et de remorqueurs, aux navires commerciaux et ainsi de suite—puissent être entendues directement dans le cadre d'une enquête sur les effets éventuels?

M. Crosbie: M. LeBlond mène présentement une enquête. Il ne dépend pas du ministère des Transports; il examine tout particulièrement la situation en Colombie-Britannique et il reçoit des représentations. Il n'y a aucune nécessité d'instituer une autre enquête indépendante. Nous recevrons son rapport et nous nous inspirerons également de ce qu'il dit.

M. Fulton: À propos de Medivac, je sais que vous prévoyez maintenir l'interdiction des vols nocturnes d'appareils à rotor à un seul moteur pour les évacuations médicales. Comme vous le savez, sur la côte nord nous songeons maintenant à demander des offres, par l'intermédiaire d'un comité sur Medivac auquel j'appartiens pour voir quel genre d'offres le secteur privé peut faire. Il semble qu'il en coûtera environ 300,000\$ par année pour un appareil à deux moteurs muni de portes à ouverture arrière et ainsi de suite.

[Text]

I wonder if it is possible that your department could provide some assistance for that. We are trying to raise money locally and certainly medical services are going to have to come up with some of the money, but could the federal government come up with some money? As you know, the S-61 is basically equipped for and provides equipment to lighthouses and does some search-and-rescue work but simply does not have the staff or the onboard equipment to do the night-flight Medivac. Could some money be made available to provide the service that is required for the whole of the northwest?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, the honourable gentleman knows that I cannot change the safety regulations which dictate that single-engine helicopters cannot be permitted to fly after dark.

I know the hon. member is very much interested in this issue and that it is a big issue in the Prince Rupert area. If he wants to put before us exactly what he and his committee are planning, the kind of assistance they need and how we could fit into that, then we will do our best to see how we can best help.

• 1135

Mr. Fulton: I thank you, Minister, for that. On the matter of the airports, I think the Minister is aware that the major airports in the northwest, being Sandspit, Prince Rupert, Terrace and Smithers, in particular Terrace, have an awful lot of days when landings are not possible because of wind, low cloud, and the mountainous nature of the area. I am wondering whether or not there are plans in the works to get microwave and other guiding assistance equipment installed so that particularly the jet aircraft can come in and land under lower cloud cover than they presently can.

Mr. Crosbie: I cannot answer that specific question. Can you, Mr. McAree?

Mr. McAree: There are some plans being developed for microwave landing systems to replace instrument landing systems that are now in place. I do not know of any program that is being developed to add a great number of instrument landing systems, or put in microwaves where we do not have instrument landing systems. It is a replacement system for instrument landing systems that are available.

Mr. Fulton: Is Terrace on that list for that?

Mr. McAree: I am sorry. I would just be guessing if I tried to answer that.

The Chairman: Perhaps you could get that later, Mr. McAree.

Mr. Fulton: Yes, perhaps you could get that—

Mr. McAree: I will try to get that for this afternoon if we meet.

[Translation]

Je me demande s'il est possible que votre ministère fournisse de l'aide à cet égard. Nous essayons de trouver les fonds sur place et il est certain que les services médicaux vont devoir fournir une partie de l'argent, mais est-ce que le gouvernement fédéral pourrait fournir des fonds? Comme vous le savez, le S-61 est muni d'un équipement de base. Il fournit de l'équipement aux phares et s'occupe recherche et de sauvetage, mais il n'a tout simplement pas le personnel ni l'équipement à bord pour faire des vols de nuit. Serait-il possible de débloquer des fonds pour assurer le service nécessaire à l'ensemble du Nord-Ouest?

M. Crosbie: Monsieur le président, le député sait que je ne peux pas modifier le règlement de sécurité qui interdit aux hélicoptères à un seul moteur de voler la nuit.

Je sais que le député s'intéresse de très près à cette question et que c'est une question très importante dans la région de Prince Rupert. S'il désire nous présenter exactement ce qu'il prévoit avec son comité, le genre d'aide dont ils ont besoin et le rôle que nous pourrions jouer à cet égard, alors nous ferons de notre mieux pour trouver la meilleure façon de leur venir en aide.

M. Fulton: Je vous en remercie, monsieur le ministre. En ce qui concerne les aéroports, vous savez que les plus grands du Nord-Ouest, c'est-à-dire ceux de Sandspit, Prince Rupert, Terrace et Smithers, mais surtout celui de Terrace, sont inaccessibles pendant un grand nombre de jours, à cause du vent, des nuages très bas et des montagnes. Je voudrais donc savoir si l'on envisage d'y installer des systèmes de guidage par micro-ondes ou autres qui permettraient aux avions, surtout à réaction, d'y atterrir par mauvais temps.

M. Crosbie: Je ne peux répondre à la question. Monsieur McAree, le pouvez-vous?

M. McAree: Il existe des plans de remplacement de systèmes d'atterrissage aux instruments par des systèmes de guidage à micro-ondes. Par contre, je ne connais aucun programme qui soit destiné à ajouter des systèmes d'atterrissage aux instruments là où il y en a déjà, ou à installer des systèmes à micro-ondes là où il n'y a pas de systèmes aux instruments. En d'autres mots, les systèmes de guidage par micro-ondes seront seulement destinés à remplacer les systèmes d'atterrissage aux instruments déjà installés.

M. Fulton: Est-ce que l'aéroport de Terrace figure sur la liste?

M. McAree: Je regrette, je n'en sais rien.

Le président: Pourriez-vous trouver la réponse pour plus tard, monsieur McAree?

M. Fulton: Oui, peut-être pourriez-vous. . .

M. McAree: Je vais essayer de trouver la réponse pour cet après-midi, si le comité se réunit.

[Texte]

Mr. Fulton: Okay.

The Chairman: We have seven minutes. I have Mr. Taylor, Mr. Ouellet, Mr. Benjamin, or yourself, or Mr. Robichaud. So we will keep moving.

Mr. Crosbie: Just before you proceed, I do have a Cabinet meeting at 12 p.m. I will stay for a few minutes after that. You are expecting to adjourn at 12.30 p.m., but I might have to try to get away by 12.15 p.m.

The Chairman: In the interest of questions, and I am glad you raised it, Mr. Minister, because I think members want to meet at 3.30 p.m., which is the intent, with officials. . . Is there any possibility of your being here at 3.30 p.m., or do you want to—

An hon. member: Or later on in the afternoon.

The Chairman: No, no. I do not want to put you to too much—

An hon. member: Or this evening.

The Chairman: No, no, we are not going to sit this evening, I can tell you that.

An hon. member: Only when there is a government bill do we sit at night.

The Chairman: The Minister has been here all morning, and frankly the questions. . . We will get out of here at 12 p.m. Would you think about the 3.30 p.m. meeting, if there is the interest of the committee? Frankly, a lot of these questions can go to the officials once committee members discuss policy items.

Mr. Crosbie: I will certainly make sure that I can stay long enough to get back to Mr. Fulton today.

The Chairman: I am sure we should get to that. Mr. Taylor, very quickly, because you are always quick.

Mr. Taylor: In connection with the program of having municipalities take over airports, is this completely voluntary?

Mr. Crosbie: Absolutely. We are not forcing anyone to take over any airports at all. It is up to the municipality or local authority. It might not be the municipality, but the local authority, if the authority wishes to look into it and then, later on, make a proposal. But we are not attempting to pressure anyone to take over any of our airports.

Mr. Taylor: Okay. Would you have any comments on the privatization of Air Canada at this time?

Mr. Crosbie: Yes. All I can tell you is that there is no final decision yet made by the government. This is under consideration. It has been before the relevant Cabinet committees, and the final decision has been made as to whether that is going to go ahead, and if so, how. It is still in the process.

Mr. Taylor: I noticed just recently that your department has acceded to requests that I personally have been making for the last 10 years, and many have been making,

[Traduction]

M. Fulton: Très bien.

Le président: Il nous reste sept minutes, et j'ai sur ma liste les noms de M. Taylor, M. Ouellet, M. Benjamin, ou vous-même, ou M. Robichaud.

M. Crosbie: Puis-je préciser, monsieur le président, que je dois participer à une réunion du Cabinet à 12 heures. Je partirai quelques minutes plus tard. Puisque la séance du comité doit durer jusqu'à 12h30, je voudrais vous signaler que je vais probablement devoir vous quitter vers 12h15.

Le président: Je suis heureux que vous ayez soulevé ce problème, monsieur le ministre, car je crois savoir que les membres du comité souhaitent se réunir à 15h30, avec les représentants de votre Ministère. Vous sera-t-il possible de participer à cette séance?

Une voix: Ou plus tard dans l'après-midi.

Le président: Non, je ne veux pas vous imposer trop de. . .

Une voix: Ou ce soir.

Le président: Absolument pas. Je puis vous dire que nous n'aurons pas de séance ce soir.

Une voix: Ce n'est que lorsque le gouvernement veut faire adopter un projet de loi que nous nous réunissons le soir.

Le président: Le Ministre a passé toute la matinée avec nous et, franchement, les questions. . . Nous lèverons la séance à 12 heures. Voulez-vous voir s'il vous serait possible de participer à la séance de 15h30? Je dois dire que beaucoup des questions peuvent être posées directement aux fonctionnaires du Ministère.

M. Crosbie: De toute façon, je resterai suffisamment longtemps pour répondre à M. Fulton.

Le président: Je n'en doute pas. Monsieur Taylor, brièvement, puisque vous êtes toujours bref.

M. Taylor: Pourriez-vous me dire si le programme de transfert des aéroports aux municipalités est de nature purement volontaire?

M. Crosbie: Absolument. Nous n'obligeons personne à assumer la responsabilité d'aucun aéroport. Il revient aux municipalités ou aux autorités locales d'en décider. Si cela les intéresse, elles n'ont qu'à nous faire une proposition, mais je puis vous dire que nous ne faisons de pression sur personne à cet égard.

M. Taylor: Bien. Pourriez-vous également nous dire quelques mots sur la privatisation d'Air Canada?

M. Crosbie: Tout ce que je puis vous dire, pour l'instant, c'est que le gouvernement n'a pas encore pris de décision. Le projet est encore en cours d'examen. Les comités pertinents du Cabinet l'ont étudié mais la décision finale n'a pas encore été prise.

M. Taylor: J'ai constaté que votre Ministère a finalement accédé à des demandes que je formule personnellement depuis plus de dix ans, comme bien

[Text]

in connection with moving back into the highway program. I notice that you have now made a contribution, or agreements with B.C. and Alberta, with regard to Yellowhead. I think this is a real good thing, but is it going to be a continuing program?

• 1140

Mr. Crosbie: Some people are jealous that we have done this and they want to knock it. For example, I am surprised that the NDP would knock this program to help the Yellowhead Highway.

Mr. Angus: That is because you keep moving it through to northwestern Ontario.

The Chairman: Order, order. Mr. Taylor has the floor and the Minister is responding. Let us keep this as even as we can.

Mr. Crosbie: We did reach agreement with the four western provinces on how the federal funding would be divided among them, which is a great demonstration of the solid federal-provincial relations we now enjoy in this country, Mr. Taylor. We are always under heavy pressure from the provinces to assist in road construction, so it depends on how funding becomes available later. There are certain disadvantaged areas we need to give priority to, such as Atlantic Canada.

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Taylor: I think this is certainly welcome, because the northern part of Manitoba, Alberta, Saskatchewan and B.C. has been neglected, so this is a proper use of the public money. Other provinces had 100% of their Trans-Canada paved while we only had 50% or 90% of 10% of it paved, so it is just evening off a little bit. I cannot see why any province would have a complaint about what you are doing in connection with the Yellowhead, because it is really a national highway.

I understand that Parks Canada has asked your department to carry out an investigation of the airport in the Banff National Park. This airport is not a commercial one; it is used for privately owned aircraft, but there are some officials in department and Parks Canada who do not realize we are in the 20th century. This airport is essential and has been used several times in air rescue work. I do not know whether that investigation has been carried out, but I understand the Edmonton office is investigating this at the request of Parks Canada. Have you any information on that?

Mr. Crosbie: As I recall, we did some kind of a joint study with Environment Canada, but our position on

[Translation]

d'autres parties intéressées, au sujet du retour de votre Ministère dans le secteur des routes. En effet, vous venez de fournir une contribution, ou au moins de négocier des ententes avec la C.-B. et l'Alberta au sujet de Yellowhead. Cela me paraît être une excellente chose, mais cela va-t-il durer?

Mr. Crosbie: D'aucuns sont jaloux de notre décision à ce sujet et ne cessent de nous la reprocher. Par exemple, je suis surpris de voir que le NPD s'oppose à notre décision de contribuer au financement de la route de Yellowhead.

Mr. Angus: C'est parce que vous la faites toujours passer par le nord-ouest de l'Ontario.

Le président: À l'ordre. M. Taylor a la parole, et le ministre lui répond. Soyez raisonnables.

Mr. Crosbie: Nous avons négocié une entente avec les quatre provinces de l'Ouest au sujet de la manière dont elles peuvent se répartir les crédits fédéraux, ce qui est un exemple particulièrement probant de la qualité des relations fédérales-provinciales qui existent maintenant dans notre pays, monsieur Taylor. Nous recevons de nombreuses demandes des provinces, qui veulent que nous les aidions en matière de construction de routes, mais nos possibilités sont évidemment limitées par les ressources dont nous disposons. Il y a cependant certaines régions défavorisées auxquelles nous devons accorder la priorité, comme les provinces atlantiques.

Une voix: Bravo.

M. Taylor: Soyez certain que nous apprécions cette attitude, car les parties nord du Manitoba, de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique ont toujours été défavorisées à cet égard. J'approuve donc sans réserve les dépenses que vous réalisez dans ce secteur. En fait, il s'agit simplement de rééquilibrer un peu les choses, puisque la TransCanadienne a été complètement goudronnée dans certaines provinces, alors qu'elle ne l'a été qu'à moitié dans d'autres. Je ne vois vraiment pas pourquoi certaines provinces devraient se plaindre de ce que vous faites au sujet de la route de Yellowhead, puisqu'elle fait partie du réseau national.

Je crois savoir que Parcs Canada a demandé à votre ministère d'entreprendre une enquête sur l'aéroport du parc national de Banff. Il ne s'agit pas d'un aéroport commercial mais d'un aéroport exclusivement utilisé par des appareils privés. Cependant, certains responsables de votre ministère et de Parcs Canada ne semblent pas encore avoir réalisé que nous sommes au XXe siècle. Ils ne comprennent pas que cet aéroport joue un rôle essentiel, et a déjà été utilisé plusieurs fois pour des missions de sauvetage. D'après mes informations, votre bureau d'Edmonton réalise des études à ce sujet à la demande de Parcs Canada et je voudrais savoir si vous avez des informations à nous communiquer là-dessus?

M. Crosbie: Si je me souviens bien, nous avons réalisé une étude conjointe avec Environnement Canada, mais je

[Texte]

those small airports is that they are very necessary. They are certainly necessary in case of emergencies. The one you mentioned is an important pass through the mountains. There has been some suggestion that they should be closed, but we would certainly not favour that suggestion because they are in areas where light aircraft have to travel to get through the mountain passes.

Mr. Robichaud: There have been a few accidents involving fishing boats in New Brunswick lately. We now think this is due to overloading and the lack of specific standards as to the loading of fishing boats. Is the Minister planning on acting in that direction in relation to the loading of fishing vessels?

Mr. Crosbie: Yes. A review called the CCG Working Group on Fishing Vessel Safety Strategy is now under way to assess the effectiveness of existing programs having an impact on fishing vessel safety in order to give recommendations to the commissioner of the Coast Guard on any changes that might be needed.

• 1145

In addition, there was a study done by Mr. Gray, an occupational health and safety expert, formerly from from B.C., who is also looking at the whole question of fishing vessel safety. So Fisheries and our department are concerned about the recent incidents and fishing vessel safety. We are now trying to develop a strategy plan of what is to be done about it. There should be a preliminary report by the end of July of this year on that. They will be meeting across the country on that particular issue.

Mr. Robichaud: On the subject of privatization of the Crown corporations related to Transport Canada, who are the prime targets for privatization, if there are any? And how soon is the timeframe?

Mr. Crosbie: In the transportation field, Mr. Chairman, the prime candidate is Air Canada. A decision on Air Canada will certainly be made in a matter of no more than weeks, as to whether the government wants to go ahead now with the privatization of Air Canada. I think it is a good subject for privatization, because there is no longer any particular public policy purpose for having it as a government-owned entity, and because Air Canada is going to need large amounts of money invested in it and in its aircraft fleet in the next few years.

In addition, we now have two, if not three, national airlines which can certainly compete with one another. But in any event, that is being studied in detail and there should be a decision in the next several weeks.

Mr. Robichaud: Are there any other Crown corporations within Transport that are being looked at seriously?

Mr. Crosbie: No, this is the only one really being looked at at the present time.

The Chairman: You would not want to wait until the committee looked at this whole subject, but we may be

[Traduction]

puis vous dire que la position de notre ministère est que ces petits aéroports sont indispensables. Ils le sont évidemment en cas de catastrophe. Celui que vous venez de mentionner constitue une étape importante à travers la chaîne montagneuse. Je sais que certains milieux en réclament la fermeture, mais je puis vous dire que nous ne sommes pas d'accord avec cette proposition, car il peut arriver que certains petits appareils soient obligés de faire du transport à travers la chaîne montagneuse.

M. Robichaud: Il y a eu quelques accidents de bateaux de pêche au Nouveau-Brunswick, ces derniers temps, et nous pensons que cela résulte de la surcharge des bateaux et de l'absence de normes quant à la charge admissible. Avez-vous l'intention de faire quoi que ce soit à ce sujet?

M. Crosbie: Oui. Nous avons mis sur pied un Groupe de travail sur la stratégie de sécurité des bateaux de pêche, et ce groupe évalue l'efficacité des programmes actuels touchant la sécurité des bateaux de pêche, afin d'adresser des recommandations au commissaire de la garde côtière.

D'autre part, M. Gray, expert en matière de santé et de sécurité au travail, qui travaillait autrefois en C.-B., examine également cette question. Je puis vous dire que notre Ministère et celui des Pêches sont très préoccupés par les accidents qui viennent de se produire. Nous essayons donc d'élaborer une stratégie pour tenter d'éviter leur répétition. À mon avis, nous devrions avoir un rapport préliminaire d'ici la fin du mois de juillet. Il y aura des rencontres de spécialistes sur ce problème.

M. Robichaud: En ce qui concerne la privatisation des sociétés d'État relevant de Transports Canada, pouvez-vous nous dire quels sont les premiers candidats, s'il y en a? Et quelles sont les échéances?

M. Crosbie: Dans le domaine des transports, le premier candidat est manifestement Air Canada. Une décision sera certainement prise à ce sujet d'ici quelques semaines. À mon avis, Air Canada serait un excellent candidat à la privatisation, puisqu'elle ne répond plus vraiment à des objectifs de politique publique et qu'elle va bientôt avoir besoin de capitaux importants pour renouveler sa flotte.

D'autre part, nous avons maintenant deux, voire trois sociétés nationales de transport aérien qui peuvent se faire concurrence. Bref, cette question est en cours d'examen et la décision devrait être prise dans les prochaines semaines.

M. Robichaud: Y a-t-il d'autres sociétés d'État relevant de votre Ministère dont vous envisagez sérieusement la privatisation?

M. Crosbie: Non, Air Canada est la seule pour le moment.

Le président: Vous ne voudrez sans doute pas attendre que notre comité ait étudié cette question en détail, mais il

[Text]

looking at it in any event. I know we sometimes see eye to eye and sometimes we do not; we sometimes see cross-eyed. But seriously, that is part of the potential work plan of the committee—airport management and privatization, consolidation, and some of the problems arising therefrom. I appreciate that the government has to make the decision.

Mr. Crosbie: Well, I would like to see the government make a decision. This has been studied for a long time, but then there is no reason I can see why you should not then have a look and see what is proposed. But I think the government has to—

The Chairman: Make a decision.

Mr. Crosbie: Yes, has to take a position on this.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I had Mr. Benjamin, but I have Mr. Fulton instead.

Mr. Crosbie: I might mention, by the way, Mr. Chairman, if there is a decision to go ahead there would have to be legislation, so it would be coming here at some point.

Mr. Ouellet: I am serving notice to the Mr. Minister that if there is legislation to sell or disband Air Canada, he will have a tough fight on his hands. It will be nothing compared to Bill C-75.

Mr. Crosbie: There will not be any legislation to disband Air Canada, Mr. Chairman, but there may be legislation to privatize, which is a far different thing.

The Chairman: Agreed. Let us come to that bridge when we meet that brook. Mr. Fulton.

Mr. Fulton: I would like to go to the Ridley Terminals matter. I know the Minister was just recently out in Prince Rupert, and I think he had a chance to go out through the grain and coal facilities. We had rather extensive hearings with Mr. de Belleval and Mr. Huntington and others in January. In response to a question I put to Mr. Huntington, he said the following in terms of a possible Fednav buy-out. He said everybody, and I guess all advisers to the Minister, are saying the put is going to be put, and they are gambling on that, and I along with the directors at CPC think that is a risk that should be thought of again. Then he went on to say that in a worst-case scenario as to tonnage and the survival of the northeast coal infrastructure and the mines there, we could be in a bankruptcy situation.

[Translation]

se peut bien que nous le fassions. Évidemment, nous ne sommes pas toujours sur la même longueur d'onde. Quoi qu'il en soit, le plan de travail préliminaire du comité porte notamment sur la gestion et la privatisation des aéroports et sur les problèmes que l'on peut envisager dans ce contexte. Évidemment, c'est au gouvernement qu'il reviendra de prendre la décision.

M. Crosbie: J'aimerais que le gouvernement prenne la décision. C'est là un projet qui est étudié depuis longtemps, et je ne vois aucune raison pour que votre comité ne participe pas à l'examen. Quoi qu'il en soit, c'est le gouvernement qui devra...

Le président: Décider.

M. Crosbie: C'est cela.

Le président: Merci, monsieur le ministre. J'avais M. Benjamin mais je constate que nous avons maintenant M. Fulton.

M. Crosbie: Je pourrais peut-être également préciser que, si le gouvernement décide de privatiser Air Canada, il devra le faire au moyen d'un projet de loi, et que votre comité en sera saisi.

M. Ouellet: Je tiens à prévenir officiellement le Ministre que nous nous battons avec résolution contre tout projet de loi destiné à vendre ou à disperser les actifs d'Air Canada. En comparaison, le bill C-75 aura été une partie de plaisir.

M. Crosbie: Il n'y aura aucun projet de loi destiné à disperser les actifs d'Air Canada, monsieur le président. Il y aura peut-être un projet de loi destiné à privatiser la société, et c'est là quelque chose de complètement différent.

Le président: D'accord. Nous en discuterons lorsque le moment sera venu. Monsieur Fulton.

M. Fulton: Je voudrais aborder la question des terminaux de Ridley. Je sais que le Ministre se trouvait récemment à Prince Rupert, où il a eu la possibilité de visiter les équipements de manutention des céréales et du charbon. En outre, au mois de janvier, nous avons longuement entendu M. de Belleval et M. Huntington, entre autres. En réponse à une question que je lui posais au sujet d'un rachat éventuel de Fednav, M. Huntington m'avait dit que tout le monde, et je suppose qu'il s'agissait là de tous les conseillers du Ministre, était prêt à parier sur ce projet, alors que lui-même et les administrateurs de Ports Canada estimaient qu'il y avait là certains risques qu'il convenait d'examiner sérieusement. Il a ensuite déclaré que, dans le pire scénario que l'on puisse envisager en matière de transport du charbon du Nord-Est, nous pourrions rapidement aboutir à la faillite.

• 1150

I asked him about your request, Mr. Minister, in regards to having Coopers & Lybrand do another quick study of a worse case scenario. That was requested in December, and I think is now complete. Then I asked Mr. Huntington if he thought the conclusions would be significantly different now. They seem to cover most of the

Je lui ai fait part de votre demande, monsieur le ministre, portant sur une analyse rapide du pire scénario par la société Coopers & Lybrand. Puisque la demande avait été formulée en décembre, je suppose que l'analyse est maintenant terminée. J'ai donc demandé à M. Huntington s'il pensait que les conclusions seraient

[Texte]

proposals that are in all these other documents. Mr. Huntington said no, you are just moving to a worst-case scenario. Then I asked about the purchase price of the federal shares escalating at about \$700,000 a month. That seems to be pretty well agreed. Is that right? And Mr. Huntington said: The escalation of the so-called CAL, yes.

I am wondering, now that you have had a chance, Mr. Minister, to look at Fednav's involvement in the contract and what the costs of the put would be in 1991 versus the escalation of \$700,000 a month right now, in light of Mr. Huntington's remarks that we could be in a bankruptcy situation, whether or not some steps are being taken, in that, as you know, we have a couple of hundred million involved in Ridley Terminals, over a hundred million in upgrading of the CN line, the BCR spur, the development of Tumbler Ridge, the development of the mines, the Denison write-off, the sluggish coal markets. Is some consideration being given now to either restructuring the CPC Fednav positioning at Ridley Terminals, or is status quo really where it is going to stay until 1991?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I have made it clear to Canada Ports Corporation that it is up to them to advise me if they think some action need be taken now. They should advise me to that effect that it is their considered opinion. And if they wish to have consultants, or whatever, examine this and make a recommendation, then that will be looked at and a decision will then be made.

I think it was in January I advised them of that. I have not yet heard back from them. My advice is that it would not be to our advantage at this time to act with respect to that particular situation; that it would be more economic for us to wait before doing that. But if there is convincing evidence that the right thing economically and financially is to act now, and Canada Ports convinces the Minister and the department of that, and we can then convince the Department of Finance and the Treasury Board of that, then we would act. But at the moment that has not been the case. Our minds are open on it, and I am waiting to hear from Canada Ports as to whether they really think we should act at the moment and what their reasons are for it.

Mr. Fulton: What you are saying, though, is that since they gave evidence here in January they have not gotten back to you either with a consultant's report or further recommendation regarding—

Mr. Crosbie: I am still waiting to hear from them as to what they now feel we should do or what action should be taken.

Mr. Fulton: Thank you. I will give the rest of my time to Mr. Angus.

The Chairman: And we do intend to wind up at 12 noon because of the Minister's commitment.

Mr. Angus: Let me go back very briefly to the VIA question. Mr. Minister, you indicated that VIA was going to put out tenders for the refurbishing. Is it the intention

[Traduction]

sensiblement différentes aujourd'hui, et il m'a répondu que non. Je lui ai ensuite demandé ce qu'il pensait de l'augmentation d'environ 700,000\$ par mois du prix d'achat des actions fédérales, chiffre qui semble être accepté par tout le monde. Je lui ai demandé s'il trouvait cette augmentation normale, et il m'a dit que oui.

Puisque vous avez maintenant eu la possibilité d'examiner le rôle de Fednav dans ce contexte et ce que seraient les coûts de l'option en 1991, par opposition à une augmentation de 700,000\$ par mois actuellement, je voudrais vous demander si l'on envisage de restructurer le rôle de Fednav à l'égard des terminaux de Ridley, ou si l'on va maintenir le statu quo jusqu'en 1991. N'oublions pas, en effet, que nous avons actuellement plusieurs centaines de millions investis dans les terminaux de Ridley, plus d'une centaine de millions requis pour améliorer la voie du CN, l'embranchement de BCR et Tumbler Ridge, que les marchés du charbon sont dans le marasme et que Denison a déjà radié ses investissements dans ce contexte.

M. Crosbie: J'ai clairement indiqué aux responsables de Ports Canada qu'il leur appartient de formuler des recommandations au sujet des mesures à prendre maintenant. C'est à eux de me donner leur avis définitif ou, s'ils le veulent, de recommander que des études complémentaires soient effectuées par des experts.

Si je me souviens bien, c'est en janvier que j'ai donné ces indications à Ports Canada, et je n'ai toujours pas eu de réponse. À mon avis, nous n'aurions aucun avantage à agir à ce sujet, dès maintenant. Je crois qu'il serait plus rentable d'attendre. Par contre, si on peut me donner la preuve qu'il serait financièrement préférable d'agir maintenant, et si les responsables de Ports Canada parviennent à en convaincre notre ministère, pour que nous puissions à notre tour convaincre le ministère des Finances et le Conseil du Trésor, alors nous agirons. Pour l'instant, cela n'a pas encore été le cas. Nous n'avons pas d'opinion préconçue à ce sujet et j'attends simplement que les responsables de Ports Canada m'adressent leurs recommandations.

M. Fulton: Voulez-vous dire que, depuis leur comparution devant notre comité en janvier, les responsables de Ports Canada ne vous ont pas adressé le rapport de la société de consultants ni de recommandation. . .

M. Crosbie: J'attends de savoir quelle est leur recommandation au sujet de ce que nous devrions faire maintenant.

M. Fulton: Merci. Je donnerai le reste de mon temps de parole à M. Angus.

Le président: Je vous rappelle que nous allons lever la séance à midi, puisque le ministre devra alors nous quitter.

M. Angus: Je voudrais revenir brièvement sur la question de VIA Rail. Vous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que VIA Rail allait lancer des appels

[Text]

of the government to require some form of regional development component into that tender, or is it to be totally without any strings attached?

Mr. Crosbie: I have not gotten down to any details with VIA Rail about that. My surmise at the moment would be that VIA Rail will call for tenders, and it will be handled on a basis of the lowest bid from a reputable supplier or manufacturer will be accepted.

Mr. Angus: You say lowest bid. Usually the tenders say "lowest bid not necessarily accepted". Are you locking VIA in to say that it has to be the lowest bid?

Mr. Crosbie: I am not going to lock anybody into anything. I am simply saying that VIA will have to go through the tendering process, and the best bid, for the lowest price, would be the one they would accept, the normal procedure when you call for tenders, when you call for bids.

Mr. Angus: Mr. Chairman, can I give the rest of whatever to Mr. Benjamin?

• 1155

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: I want to ask a few questions of the Minister, which only he would be able to answer, if he wishes.

The Chairman: Is it the intent and wish of the committee to meet again this afternoon with officials?

Some hon. members: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, I would like to turn to the Western Grain Transportation Act. As you are aware, the whole matter of sanctions on the railways is notional; it is not real. There has to be a proclamation to make them real, I believe. Are the railroads going to be free of sanctions forever regarding the Western Grain Transportation Act? If they fail to live up to their investment commitments, for example, at the moment the sanctions are only notional. And you are aware of the great promises and commitments the railroads gave us in order to get rid of the Crow rate.

Secondly, I understand that Alberta would like to be separated out on the method of payment. They would like to be an experimental area, so that the Crow benefit is paid to the producer rather than to the railroads just within the province of Alberta. Is any consideration being given to that, or do you look on it as something that has to be everybody or nobody?

Mr. Crosbie: There are several questions there.

Mr. Benjamin: There are two questions.

[Translation]

d'offres pour se rééquiper. Le gouvernement a-t-il l'intention d'imposer à cet égard un critère de développement régional, ou n'y aura-t-il aucune condition de cette nature?

M. Crosbie: Nous n'avons pas encore examiné cette question en détail avec VIA Rail. Pour le moment, je suppose que le choix des offres sera effectué en fonction du meilleur prix proposé par un fournisseur de bonne réputation.

M. Angus: Vous parlez du meilleur prix, mais les appels d'offres du gouvernement indiquent généralement que l'offre la moins chère ne sera pas nécessairement acceptée. Avez-vous l'intention d'imposer l'acceptation de la meilleure offre à VIA Rail?

M. Crosbie: Je ne veux rien imposer à qui que ce soit. Je veux simplement dire que VIA Rail lancera l'appel d'offres selon la procédure normale et procédera à la sélection de la meilleure offre selon la procédure normale.

M. Angus: Puis-je donner le reste de mon temps de parole à M. Benjamin, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Benjamin: J'ai quelques questions auxquelles seul le ministre pourra répondre, s'il le veut bien.

Le président: Les membres du Comité souhaitent-ils se réunir de nouveau cet après-midi avec les représentants du ministère?

Des voix: Oui.

M. Benjamin: Revenons à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, monsieur le ministre. Comme vous le savez, les sanctions pouvant être imposées aux sociétés de chemins de fer sont purement théoriques. Elles n'ont aucune valeur concrète, et il faudrait qu'elles soient promulguées pour entrer en vigueur, si je ne me trompe. Pouvez-vous donc me dire si les sociétés de chemins de fer vont toujours être exemptées de sanctions au titre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest? Si elles ne respectent pas leurs engagements en matière d'investissement, par exemple, elles ne sont assujetties qu'à des sanctions théoriques. Or, vous savez qu'elles ont fait des promesses énormes pour obtenir l'abandon du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Deuxièmement, je crois savoir que l'Alberta aimerait être placée dans une situation distincte en ce qui concerne la méthode de paiements. En d'autres mots, la province voudrait devenir zone expérimentale, de façon que la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée aux producteurs plutôt qu'aux sociétés de chemins de fer. Cette possibilité peut-elle être envisagée par votre ministère, pour l'Alberta ou pour d'autres provinces?

M. Crosbie: Il y a plusieurs questions là-dedans.

M. Benjamin: Il y en a deux.

[Texte]

Mr. Crosbie: Yes. In my language that is several.

The Senior Grain Transportation Committee had a look at the question of sanctions, and I think their advice to us is that there is no need to proceed with any action on sanctions. At the present time everything appears to be moving along. There have not been any problems with the railways in that connection. So at the moment we are not planning to take any action in that particular direction.

Your second question, Mr. Benjamin, was. . .

Mr. Benjamin: The method of payment, and Alberta wanting to be separated out.

Mr. Crosbie: No, we do not have that under active consideration. Obviously it is a question that has to be decided at some time, but we are not actively considering it at the moment.

Mr. Benjamin: On the matter of the airport security—and to me security and safety are one and the same, as the checking of baggage and passengers for security, fire-fighting services, all of it is in the same general area—you, Mr. Minister, and your predecessors have all said there is going to be no compromise on safety. Are you satisfied with the provision of fire-fighting services at airports in Canada? Do you feel your commitment there, with no compromise, is being lived up to?

Mr. Crosbie: About the crash, fire, and rescue services provided by the Department of Transport at Transport-owned and operated airports in Canada, I believe the steps taken last year, which aroused controversy, are appropriate and have not affected the safety of anyone. That is the advice I have from those who advise me and who are experts in the area. I think in comparison with the United States we show up very well. We are all under in comparison with Australia and the United Kingdom. But I am having that matter looked at and reviewed.

• 1200

Mr. Benjamin: I want to point out that in your own 1987-88 estimates expenditure plan, your person-years for firefighters in 1985-86 was 728; in 1986-87 it was down to 717; in 1987-88 it was down to 674. I do not call that living up to a commitment. In my own city of Regina, there are no fire-fighting services from midnight to 6 a.m. unless the airlines ask for it, which they do not do. Is that living up to a commitment on safety and security?

Mr. Crosbie: Mr. Benjamin, you are an old hand on this committee, and you know that the midnight-to-six situation has been in effect in Regina for as long as Regina has had an airport. There is nothing new in that.

Each airport across the country, depending on the hours of use, has a similar situation. It has been the policy under the past government as well as this one that, if an airline wants to use Regina or any other airport, they have

[Traduction]

M. Crosbie: Oui. Chez moi, cela fait plusieurs.

Le Comité supérieur du transport du grain a examiné le problème des sanctions et sa recommandation a été qu'il n'est pas nécessaire de prendre de mesures à ce sujet. Actuellement, tout semble se dérouler comme il faut. Il n'y a eu aucun problème avec les sociétés de chemins de fer, et nous n'avons donc pas l'intention de faire quoi que ce soit au sujet des sanctions.

Votre deuxième question portait sur. . .

M. Benjamin: La méthode de paiement, dans le contexte de l'Alberta.

M. Crosbie: Non, nous n'envisageons pas sérieusement cette possibilité. Il se peut que nous soyons appelés à prendre une décision à cet égard, mais nous ne l'examinons pas de près pour le moment.

M. Benjamin: En ce qui concerne la sécurité dans les aéroports, et je veux parler ici aussi bien de la sécurité des appareils que du contrôle des bagages ou des services de lutte contre les incendies, vous avez dit, comme vos prédécesseurs, qu'elle ne serait aucunement mise en danger. Cela signifie-t-il que vous êtes satisfait des services de lutte contre les incendies fournis dans les aéroports canadiens? Ne croyez-vous pas que la situation qui prévaut actuellement dans ce domaine signifie que la sécurité est compromise?

M. Crosbie: En ce qui concerne les services de sauvetage et de lutte contre les incendies fournis par le ministère des Transports dans les aéroports qui lui appartiennent et dans ceux qu'il exploite, j'estime que les mesures prises l'an dernier sont appropriées, même si elles ont suscité des controverses, et elles n'ont compromis la sécurité de personne. C'est en tout cas ce que me disent les experts en la matière. De fait, nos résultats sont tout à fait satisfaisants par rapport à ceux des États-Unis, de l'Australie ou du Royaume-Uni. Je peux cependant vous dire que j'ai commandé une étude sur la question.

M. Benjamin: Peut-être pourrais-je signaler que le nombre d'années-personnes prévu pour les services d'incendie, dans vos budgets, était de 728 en 1985-1986, de 717 en 1986-1987 et de 674 pour 1987-1988. Pour moi, cela ne signifie pas que l'on respecte ses engagements. Dans ma ville de Regina, il n'y a plus de services de pompiers entre minuit et 6 heures du matin, à moins que les sociétés aériennes ne le réclament, ce qu'elles ne font pas. Voulez-vous dire que cela ne compromet pas la sécurité?

M. Crosbie: Il y a longtemps que vous faites partie de ce Comité, monsieur Benjamin, et vous savez donc parfaitement que la situation qui prévaut à l'aéroport de Regina entre minuit et 6 heures du matin existe depuis la création de l'aéroport. Il n'y a rien de nouveau là-dedans.

Chaque aéroport du Canada se trouve dans une situation semblable, selon ses heures d'utilisation. Le gouvernement précédent avait adopté la politique actuelle, que le nôtre a maintenue, voulant que toute société

[Text]

to give notice to get the service because between certain hours it is not available. So there is nothing extraordinary or unusual in that. Nor is there any diminution of security.

Mr. Benjamin: One of these days, something is going to happen when there are no firefighters on duty and you know who is going to get blamed. It will be you and everybody but the airline who decided to get by on the cheap. Is that not a diminution of security and safety? Is it not increasing risk?

Mr. Crosbie: This does not increase risk. The crash fire rescue service is there in case an accident or untoward event occurs. No country in the world has a 24-hour service of that nature at every airport. The service given in Canada is at least equal to the service given anywhere else in the world. So we have to be reasonable. The CFR service cannot prevent crashes; it is there to go into action if a crash occurs.

Mr. Benjamin: That is right. But do not tell me that the risk is not increased rather than decreased.

Do you not think that the quality of employees of security companies contracted by the airlines is significant? We had a situation in Edmonton: a company who charged the airlines \$5.40 an hour and paid their employees \$4 an hour was underbid. As new employees are trained the older ones are gotten rid of. Are you trying to tell me this is enhancing security? I am told by security companies the rate of turnover of their employees is as bad as in any other industry in the country because of bad working conditions and low pay. You pay cheap, you are going to get cheap work. You are going to get underqualified work.

Should you not take that over? You could call for tenders, set the standards, and charge the airlines the cost. Pro-rate it among them. Again, if something goes wrong then you and the government are the ones who are going to get blamed, not these cheapskate, union-busting, slave-labour security companies and airlines who want to get by on the cheap. Why do you not take over and call for tenders?

• 1205

The Chairman: Are you saying that the officials from the security system are cheap types of people?

Mr. Benjamin: Yes—\$4 an hour or less for work that is just as important as the airport manager?

The Chairman: No, no. Anyway, let the Minister answer, and then we will have the officials this afternoon. But I do not want to call all those people in the security

[Translation]

aérienne désirant utiliser l'aéroport de Regina, ou n'importe quel autre aéroport, nous en informe à l'avance pour obtenir les services pendant les heures normales de fermeture. Il n'y a donc rien d'extraordinaire à ce sujet. Cela ne signifie aucunement que la sécurité soit compromise.

M. Benjamin: Un de ces jours, il y aura un accident et il n'y aura pas de pompiers sur place. Vous verrez alors à qui nous en ferons le reproche. C'est vous que l'on accusera, et pas la société aérienne qui aura oublié de demander des pompiers. N'êtes-vous pas prêt à reconnaître que cela augmente les risques?

M. Crosbie: Pas du tout. Les services de sauvetage sont en place pour intervenir en cas d'accident ou de circonstances exceptionnelles. Je ne connais aucun pays au monde qui offre des services de cette nature 24 heures sur 24 dans chacun de ses aéroports. Les services fournis au Canada à cet égard sont au moins équivalents à ceux fournis dans d'autres pays. Il faut quand même être raisonnable. Les services de sauvetage et d'incendie ne peuvent pas empêcher les accidents d'avion. Ils peuvent simplement intervenir en cas d'accident.

M. Benjamin: C'est vrai, mais cela ne veut pas dire que les risques ont diminué.

Ne pensez-vous pas également que la qualité des employés des sociétés de sécurité travaillant pour les sociétés aériennes est également un facteur important? À Edmonton, une société qui payait ses employés 4\$ l'heure faisait payer 5.40\$ aux sociétés aériennes. Avec de tels salaires, elle recrute de nouveaux employés pour se débarrasser des anciens. Voulez-vous dire que cela améliore la sécurité? Je me suis laissé dire que le taux de roulement des employés des sociétés de sécurité est aussi mauvais que dans n'importe quelle autre industrie, à cause des mauvaises conditions de travail et des faibles salaires. Quand on ne veut pas payer les gens, on obtient du mauvais travail.

Ne pensez-vous pas que vous devriez assumer la responsabilité de tels services? Vous pourriez lancer des appels d'offres en établissant des normes et en faisant payer les sociétés aériennes. Vous pourriez répartir les frais entre les sociétés utilisatrices. S'il y a un accident, c'est vous et le gouvernement qui devront en subir les conséquences, et non pas les sociétés de sécurité bon marché, antisyndicales et exclavagistes, ni les sociétés aériennes qui ne veulent pas payer ce qu'il faut. Pourquoi ne vous occupez-vous pas des appels d'offres?

Le président: Voulez-vous dire que les responsables des services de sécurité ne sont pas sérieux?

M. Benjamin: Oui. Comment pourraient-ils l'être en payant 4\$ l'heure ou moins pour un travail qui est aussi important que celui du directeur de l'aéroport?

Le président: Non. Quoi qu'il en soit, laissons le ministre répondre, après quoi nous pourrions interroger les responsables de son ministère, cet après-midi. Je ne

[Texte]

thing cheapies. They may be getting low and below wages, but there are a lot of good people there trying to earn a job.

Mr. Benjamin: Some of them get paid more for handing out a parking ticket on the airport lot than the ones who are checking the passengers and the luggage. Incredible!

The Chairman: Mr. Minister, do you want to comment on Mr. Benjamin's comment?

Mr. Crosbie: I suppose it all depends on how you want to look at any particular thing. Mr. Benjamin says that they are trying to get away on the cheap. I suppose somebody else would say that they are trying to be as cost effective as possible. So I do not think how you express it really means very much.

The standards of security provided and the standards of training for their employees are set by us, and the standards have been improved with respect to training in recent months and years, I believe it is true to say, Mr. McAree.

There is a high turnover. Many people may not think these are desirable kinds of jobs and the pay is not as good as it could be and so on, so naturally people move on if they have the opportunity to do better. Of course, the airline companies and these companies have to keep in mind that if they are going to retain and provide an effective service then they have to improve their wages and working conditions, which I hope they will do. So we prefer this present system and do not see any need to change it.

Mr. Benjamin: In order to help the Minister get another \$1 million, are we continuing to make frequent representations to the Government of the United States to free up the—

The Chairman: Oh, that one.

Mr. Benjamin: —money from the Canadian National steamships? We have \$400,000 impounded in a bank in New York and over \$700,000 in accrued interest. How are you making out? Are you and Joe Clark keeping after the U.S. administration on that?

The Chairman: Oh, God, do not blame Joe on that!

Mr. Benjamin: I am not blaming him. I do this every year now since—

The Chairman: You have certainly done it every year since I have been here. That bank account has cobwebs on it.

Mr. Crosbie: They have promised, I believe, Mr. Chairman, that they will do something about this if we can persuade the NDP to stop their constant anti-American criticism.

[Traduction]

voudrais cependant pas laisser passer une telle accusation contre les responsables des services de sécurité. Peut-être sont-ils mal payés, mais ce sont des gens qui font du bon travail et qui essaient de gagner honnêtement leur vie.

M. Benjamin: Ceux qui distribuent des amendes sur le terrain de stationnement de l'aéroport sont payés plus que ceux qui vérifient les bagages. C'est vraiment incroyable, non?

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur le ministre?

M. Crosbie: Je suppose que tout dépend du point de vue où l'on se place. M. Benjamin dit qu'ils essaient de tout faire au rabais, mais d'autres diront peut-être qu'ils essaient d'être le plus efficaces possible. C'est peut-être simplement une question de sémantique.

De toute façon, c'est notre ministère qui établit les critères en matière de sécurité et les normes relatives à la formation des agents de sécurité, et je puis vous dire que ces normes n'ont cessé de s'améliorer au cours des ans, n'est-ce pas, monsieur McAree?

Certes, il y a un taux de roulement élevé parmi ce personnel, parce que certaines personnes préfèrent faire autre chose et que les salaires ne sont peut-être pas aussi bons qu'ailleurs. Il est donc normal que les gens essaient de trouver mieux. Évidemment, si les sociétés de sécurité et les sociétés aériennes voulaient conserver leurs employés et fournir des services efficaces, elles devraient améliorer leurs salaires et leurs conditions de travail, et j'espère qu'elles le feront. Cela dit, nous estimons que le système actuel est satisfaisant et nous ne voyons aucune raison de le changer.

M. Benjamin: Pour aider le ministre à obtenir un million de dollars supplémentaire, je lui demanderais si nous continuons nos démarches auprès du gouvernement des États-Unis pour obtenir...

Le président: Encore cette vieille affaire?

M. Benjamin: L'argent des bateaux du CN? Vous savez qu'il y a 400,000\$ qui ont été bloqués dans une banque à New York, et qu'il y a plus de 700,000\$ d'intérêts cumulés. Exercez-vous des pressions sur l'administration américaine, avec l'aide de Joe Clark?

Le président: S'il vous plaît, ne reprochez pas cela à Joe!

M. Benjamin: Je ne lui reproche rien. C'est une question que je pose chaque année depuis...

Le président: C'est bien vrai, je vous entends la poser chaque année. Il y a des toiles d'araignée sur ce compte bancaire.

M. Crosbie: Je crois pouvoir dire, monsieur le président, que les Américains nous ont promis qu'ils allaient s'en occuper si nous parvenions à convaincre le NPD de mettre un terme à son perpétuel antiaméricanisme.

[Text]

The Chairman: That is a good time to wind this up. It is 3.30 for the officials this afternoon. Depending on the questions on policy matters, we will try to see about getting the Minister back another time before the end of May.

Mr. Benjamin: If the Minister is free to come back for an hour or two this afternoon, he is welcome. I hope he is in a better humour.

The Chairman: Actually, I was very pleased at his humour today—better than the chairman's, frankly—even though he was 15 minutes late. I understood when this meeting was set up—and the Minister may correct me—that it was impossible for him to be here this afternoon because of Cabinet considerations. I frankly think it would be more useful for the committee to have officials, and then, depending on what policy questions the officials cannot answer, to have him back at another time. But we will see what happens.

If you can come this afternoon, we would like to see you. It is always nice to see you.

Mr. Crosbie: If I can drop in, I will drop in later this afternoon.

The Chairman: Okay. We will try to keep the meeting going until you drop in.

The committee stands adjourned until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1556

The Acting Chairman (Mr. Taylor): I see a quorum, so we will commence the meeting. Mr. Mulder, would you like to introduce your delegation, or do you want me to introduce them?

Mr. R. Withers (Deputy Minister, Department of Transport): I think I can do it, Mr. Chairman. I was not able to be here this morning because of an appearance of the Public Accounts Committee. With me are Mr. Mulder, ADM, policy and co-ordination; Mr. Ran Quail, assistant deputy minister, marine, and commissioner of the Canadian Coast Guard; Mr. David McAree, executive director of the airports authority group; Mr. John Rodocanachi, director general of security and emergency planning; Mr. Robert Lafleur, director general of air regulation; Mr. Don Dickson from our ADM finance group; Mr. Pierre Champagne and Mr. Dave Bowie from airports; and Louie Ranger and Elizabeth Trowell from our rail policy sector.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Good. If we had two more generals, I think we could win the war.

M. Ouellet: Monsieur le président, ce matin, j'ai posé quelques questions au ministre au sujet des services de sécurité à l'aéroport de Dorval. On me dit que le

[Translation]

Le président: Je crois que le moment est venu de clore la séance. Je rappelle aux responsables du ministère que nous nous réunirons à nouveau à 15h30. En outre, selon les questions de politique générale qui seront posées, nous verrons s'il conviendra d'inviter à nouveau le ministre avant la fin du mois de mai.

M. Benjamin: Si le ministre peut revenir une heure ou deux cet après-midi, nous l'accueillerons avec plaisir. J'espère qu'il sera de meilleure humeur.

Le président: Je dois dire que j'ai été très satisfait de son humeur d'aujourd'hui, qui était bien meilleure que celle du président, même s'il avait 15 minutes de retard. Quoi qu'il en soit, je crois que le ministre est dans l'impossibilité de participer à la réunion de cet après-midi, à cause d'une réunion du Cabinet. Je dois sincèrement dire que je pense qu'il serait préférable que nous puissions poser nos questions aux fonctionnaires du ministère, ce qui nous permettra de voir s'il faudra convoquer à nouveau le ministre plus tard.

Si vous pouvez venir cet après-midi, vous serez le bienvenu. Vous l'êtes toujours.

M. Crosbie: Si je peux venir, je viendrai.

Le président: Très bien. Nous essaierons de faire durer la séance jusqu'à ce que vous veniez.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président suppléant (M. Taylor): Puisque nous avons le quorum, nous allons commencer nos travaux. Monsieur Mulder, voudriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

M. R. Withers (sous-ministre, ministère des Transports): Je vais m'en charger, monsieur le président. Je n'ai pas pu venir ce matin, car je me trouvais alors devant le Comité des comptes publics. Je suis accompagné de M. Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et Coordination; M. Ran Quail, sous-ministre adjoint, Groupe marin, et Commissaire de la Garde côtière canadienne; de M. David McAree, directeur exécutif du Groupe de gestion des aéroports, de M. John Rodocanachi, directeur général de la Sécurité et de la Planification des services d'urgence; de M. Robert Lafleur, directeur général de la Réglementation aérienne; de M. Don Dickson, des Services financiers; de M. Pierre Champagne et de M. Dave Bowie des Aéroports; et de Louie Ranger et d'Elizabeth Trowell, du Secteur de la politique ferroviaire.

Le président suppléant (M. Taylor): Merci. S'il y avait deux généraux de plus, nous pourrions gagner la guerre.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I asked several questions to the Minister, this morning, about security services at the Dorval Airport. I have been told that the staff of the

[Texte]

personnel change continuellement à la compagnie qui assure ce service à Dorval. Je ne veux pas tenter de démontrer que la compagnie manque de bonne foi. Je suppose qu'il y a eu des appels d'offres et que cette compagnie a obtenu le contrat en présentant la soumission la plus intéressante, c'est-à-dire la moins coûteuse pour le ministère du Transport ou pour les compagnies aériennes, que ce soit Air Canada ou les autres. Mais la réalité, c'est que présentement, le personnel qui travaille à Dorval change continuellement. Ces gens, qui sont pour la plupart très jeunes, ont suivi très peu de cours et ne font pas un travail très sérieux.

Quelles mesures le ministère peut-il prendre pour s'assurer que cette situation cessera? Vous vous rappellerez qu'un journaliste a démontré clairement que le service de sécurité à nos aéroports était une passoire. La réaction du gouvernement a été de poursuivre le journaliste, probablement pour en faire un exemple et décourager d'autres journalistes de faire la même chose. Or, des gens m'ont assuré que ce qu'a fait ce journaliste pourrait être répété n'importe quel jour de la semaine à Dorval. C'est une accusation assez sérieuse. Évidemment, les journalistes ne le font pas parce qu'ils ne veulent pas se retrouver devant les tribunaux. Quelles mesures le ministère peut-il prendre pour resserrer la sécurité aux aéroports, en particulier à l'aéroport de Dorval?

• 1600

M. Withers: Je vais demander à M. Rodocanachi, le directeur général de la sécurité, de vous donner des renseignements sur la politique et les mesures prises il y a un an.

Mr. J. Rodocanachi (Director General, Security and Emergency Planning, Department of Transport): The training and certification of the screening personnel at airports is the responsibility of Transport Canada. We provide the training course, that is, and we inspect and certify them. The actual hiring and employment of those security agents is the carriers' responsibility. In Dorval it happens to be Air Canada, I believe, who are the actual employers and they are the ones who let the contract on behalf of all the carriers using that airport. It is Air Canada, yes. They are the employers of those security guards. They hire them. We certify them and provide the training.

Because of the kind of thing you have mentioned in the past about the standards of the performance of some of those guards, we have over the last year instituted an entirely new course of training, and starting on May 25 all the supervisors and trainers from all the agencies across Canada will be flown to our institute in Cornwall to do a week's new course on the performance of their duties, and then the trainers will go back and give a new three-day course to the individual agents at the airports.

As far as the hiring and firing of individual agents go, sir, the contract is let by the servicing agent, in this case in Dorval, Air Canada, and usually runs for about a year. I have to say it usually goes to the lowest bidder. We have

[Traduction]

company providing these services at Dorval keeps changing all the time. I would not want to say that the company is not reliable, since I suppose there were tenders and that the company got the contract by being the lowest bidder, that is by being the least costly for the Department of Transport or for the airlines. However, at the present time, the staff of this company keeps changing. It is mostly made up of young people who have minimal training and do not do a proper job.

What does the department intend to do in order to correct this situation? You will recall that a journalist demonstrated quite clearly that our airport security services were quite ineffective. Of course, the reaction of the government at that time was to lay charges against the reporter, probably as a threat against other reporters. In any case, some people have told me that what this reporter did could be repeated any day of the week at Dorval. This is a very serious matter. Obviously, reporters do not want to repeat the experience because they do not want to end up in court, but it is quite clear that the department should take steps in order to increase security at our airports, especially at Dorval.

Mr. Withers: I will ask Mr. Rodocanachi, the Director General for Safety, to give you some information on our policy and on the steps that were taken a year ago.

M. J. Rodocanachi (directeur général, Sécurité et Planification des services d'urgence, ministère des Transports): C'est le ministère des Transports qui est responsable de la formation professionnelle et de l'accréditation des agents de sécurité des aéroports. En d'autres mots, nous donnons les cours, nous faisons passer les examens et nous donnons les accréditations. Par contre, ce sont les transporteurs qui ont la responsabilité du recrutement de ces agents de sécurité. A Dorval, il se trouve que c'est Air Canada qui en est responsable, et c'est donc cette société qui a négocié des contrats au nom de toutes les sociétés aériennes utilisant l'aéroport. C'est donc Air Canada qui recrute et emploie ces agents de sécurité, que nous avons formés et accrédités.

Étant donné l'incident que vous avez mentionné, nous avons procédé à une refonte complète de notre programme de formation professionnelle et, à partir du 25 mai, tous les superviseurs et agents de formation professionnelle de toutes les agences du Canada participeront à un cours d'une semaine à Cornwall, après quoi ils assureront la formation de tous les agents de sécurité des aéroports, par des cours de trois jours.

En ce qui concerne le recrutement et le renvoi des agents de sécurité, c'est l'agent de service qui obtient le contrat, soit, pour Dorval, Air Canada, et en règle générale pendant un an. D'habitude, le contrat est accordé

[Text]

no control over those costs except that it costs the air carriers to send these people on course.

We are hoping that with this new, more stringent requirement it will be in the interests of the carriers to pay a little more to perhaps get better people. This has already started to happen in some parts of the country. It was at one stage a situation where minimum wage was paid in all areas. Those wages have started to creep up.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I appreciate the answer and I accept the information given to us, but I take this in relation to what we have been told in the House of Commons by the previous Minister of Transport at the time of the Air India incident, and at a later date we have been told that the Prime Minister himself has said that security would be second to none in the world. After we have been told that the Department of Transport was indeed going to take every step to ensure that security would not be compromised at airports, you are now telling us that you are not doing it yourself. You are passing the buck in each airport to an airline company who in turn passes the buck to security agencies. That is what it is.

In Dorval, it is not Air Canada who is doing it; it is a private company who got the contract. They have a number of employees. Some of them have been working there for a number of years. Some have been working for five, six, seven years doing that job and have gained some experience and some knowledge of safety and security at airports. These people are now threatened with being fired because the companies want to reduce their costs and they are not going to continue to hire these experienced people. They are going to go with brand new employees they will pay the lowest amount possible. I do not think it is good enough. You are telling us that superintendents are going to be trained come May 25. Well, what happens in the meantime?

• 1605

We were told in the House of Commons that a special unit had been created at the request of the Prime Minister involving RCMP officers, officials of security in your department and security employees of airlines. All of this is very nice. We were under the impression that things were seriously being changed and looked at.

I must say to you that perhaps you are doing your utmost here in Ottawa, but I have to assure you that in the field your wishes are not implemented, because the security at Dorval Airport is among the worst. That is because the people who are supposed to do the job are not interested in safety. They are interested in making a buck on a contract they got from Air Canada.

Mr. Rodocanachi: My answer to you was perhaps too simplistic. I was dealing entirely with the question of hiring security guards, but let me then broaden the answer to cover all the many things that have been done in

[Translation]

à la société qui offre le meilleur prix. Nous ne pouvons exercer aucun contrôle sur les coûts de ce genre de service.

Quoi qu'il en soit, nous espérons que l'imposition de ces nouveaux critères de sécurité plus rigoureux montrera aux transporteurs qu'il peut être rentable de payer un peu plus pour obtenir du meilleur personnel. Nous l'avons d'ailleurs déjà constaté dans d'autres régions du pays. Les salaires versés aux agents de sécurité ont commencé à monter, alors qu'ils étaient auparavant toujours au niveau minimum.

M. Ouellet: Je suis heureux de cette réponse, monsieur le président, mais je ne puis m'empêcher de songer à ce que nous disait le Ministre des transports précédent lors de l'accident de l'appareil d'Air India, et à ce que nous a dit le Premier Ministre lui-même plus tard, lorsqu'il a prétendu que la sécurité de nos aéroports serait la meilleure au monde. Alors que le ministère des Transports nous avait dit qu'il prendrait toutes les mesures nécessaires pour assurer la meilleure sécurité possible dans les aéroports, il nous dit maintenant que ce n'est pas lui qui s'en charge. En d'autres mots, dans chaque aéroport, vous vous débarrassez de cette responsabilité sur une société aérienne, qui s'en débarrasse à son tour sur une agence de sécurité. Voilà la réalité.

A Dorval, ce n'est pas Air Canada qui assure la sécurité, c'est une société privée qui a un certain nombre d'employés dont certains travaillent pour elle depuis plusieurs années, parfois cinq, six ou sept ans, ce qui leur a permis d'acquérir une bonne expérience des problèmes de sécurité. Or, ces employés sont maintenant menacés d'être mis à la porte car, pour réduire leurs coûts, les sociétés ne vont pas les garder. Elles vont plutôt recruter de nouveaux employés, qui n'auront pas de formation et qui recevront les salaires les plus bas possibles. Cela n'est pas du tout satisfaisant. Vous nous dites que des surveillants vont recevoir une nouvelle formation à partir du 25 mai, mais que se passera-t-il d'ici là?

On nous a dit à la Chambre des communes qu'un service spécial avait été créé à la demande du Premier ministre, avec des agents de la GRC, des agents de sécurité de votre ministère et des agents de sécurité des lignes aériennes. Nous avons ainsi l'impression que les choses étaient vraiment en train de changer et de s'améliorer.

Peut-être faites-vous le maximum à Ottawa, mais je puis vous garantir que vos ordres ne sont pas respectés ailleurs, puisque Dorval est une véritable passoire. Et cela résulte du fait que les responsables se moquent complètement de la sécurité. Leur seul objectif est de gagner de l'argent sur le contrat négocié avec Air Canada.

M. Rodocanachi: Je vous ai peut-être répondu de manière trop simpliste. Je voulais parler uniquement du problème de recrutement des agents de sécurité, et je constate qu'il est maintenant temps d'élargir le débat pour

[Texte]

Transport Canada to enhance security over the last year to 18 months—a variety of things.

First, if I may take exception to your saying how bad our security is, I believe our security at airports is as good as any in the world for the given situation. I think this was recognized by ICAO just last August, when the president of ICAO himself said that Canada was in the lead on airport security by the introduction of things like our passenger and baggage match, well ahead of any other country.

Turning to some of the things you mentioned, the supervisors were being trained before, but we have enhanced the training program. On a day-to-day basis, we check the performance of those security people. We have in place now, in airports right across the country, four levels of security. There is the normal one, which is never a lack of security. We have three other levels we can put in on a moment's notice. The carriers, the airport managers, the RCMP know what to do, depending on any given threat.

In a democratic country like ours, we do not want people with machine-guns patrolling every inch, as you do in a country under a high threat like Israel, or in some parts of Europe. We have a system in place so that if there is a specific threat we can immediately put in a much higher level of security, right up to level three, which in fact would bring people with machine-guns patrolling the airport for that specific thing.

So I do not agree with you, sir, that any reporter with a gun on his body can get through our screening point at any time. On the contrary, our complaints from the airlines, with some justification, perhaps, are that our portal walk-throughs are too sensitive—that so many people are being searched. In 1985, for example, we picked up 38 firearms at the screening points across Canada, not all of which necessarily were potential hijackers or even with criminal intent, but they were detected. In that same period in the United States, where I think people would agree firearms are much more readily carried, they detected 31 across the whole of the United States.

In this last year, in Canada we have picked up 179 firearms in the screening points across Canada. I am not mentioning Dorval now, but right across Canada. Many of those in this last year's figure were hunters. None of the 38 I mentioned the year before were hunters. We had some criminal charges laid as a result of those weapons. I was mentioning firearms. In addition to those figures on firearms, we had over 1,400 different types of weapons picked up... stiletos concealed on peoples' bodies. I

[Traduction]

aborder toutes les mesures adoptées par Transports Canada au cours des 18 derniers mois pour renforcer la sécurité.

Tout d'abord, je ne suis pas du tout d'accord lorsque vous dites que la sécurité de nos aéroports est très mauvaise. À mon avis, elle est au moins aussi bonne que celle d'aéroports comparables ailleurs dans le monde. Ce n'est pas moi qui le dit, c'est le président de l'OACI lui-même qui l'a affirmé, lorsqu'il a déclaré que le Canada était à l'avant-garde en matière de sécurité des aéroports, grâce à l'introduction de certaines mesures bien avant d'autres pays, telle que la mise en correspondance des passagers et des bagages.

Pour en revenir à vos commentaires, je dois préciser que nos superviseurs recevaient déjà une formation professionnelle avant, et que cette formation sera simplement améliorée à partir de maintenant. En outre, nous contrôlons constamment le travail des agents de sécurité. Nous avons mis en place quatre niveaux de sécurité dans nos aéroports. Il y a d'abord le niveau normal, qui ne représente jamais un manque de sécurité. Il y a ensuite trois autres niveaux qui peuvent être mis en place d'un moment à l'autre. Les transporteurs, les directeurs des aéroports et la GRC connaissent parfaitement leur rôle dans ce contexte, selon la nature des menaces auxquelles il faut répondre.

Nous vivons dans un pays démocratique et nous ne voulons pas voir dans nos aéroports des patrouilles de militaires armés de mitraillettes, comme on peut le voir dans des pays faisant l'objet de menaces constantes, par exemple Israël. Dans notre cas, si un incident quelconque représente une menace, nous pouvons immédiatement passer à un autre niveau de sécurité, jusqu'au niveau 3, qui est précisément le niveau auquel nous faisons appel à des agents armés de mitraillettes.

Je ne suis donc pas du tout d'accord avec vous lorsque vous dites qu'un journaliste pourrait franchir nos barrages de sécurité avec un revolver. Au contraire, les employés des sociétés aériennes se plaignent, et n'ont pas complètement tort, que nos barrages électroniques sont trop sensibles, c'est-à-dire qu'ils nous amènent à fouiller trop de monde. Par exemple, en 1985, nous avons saisi 38 armes à feu repérées grâce aux portiques électroniques, et je dois dire que nous ne les avons pas nécessairement saisies sur des personnes qui avaient des objectifs criminels ou qui avaient l'intention de s'emparer d'un avion. Pendant la même période, les États-Unis n'ont repéré que 31 cas de cette nature sur tout leur territoire, alors que les armes à feu y sont en vente libre, vous le savez bien.

L'an dernier, nous avons repéré 179 armes à feu grâce à nos portiques de sécurité. Je ne parle pas ici de Dorval mais de l'ensemble du pays. Je dois préciser qu'un bon nombre de ces armes à feu étaient des fusils de chasse appartenant à des chasseurs, alors que, dans les 38 que j'ai mentionnés plus tôt, nous n'avions pas inclus les chasseurs. Je puis vous dire que certaines des personnes qui possédaient ces armes à feu ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux. Je puis également

[Text]

think nobody in the travelling public would like to have people loose in the cabin on aircraft with those kinds of weapons on them, even if they did not have a particular intent.

Mr. Ouellet: I appreciate you giving me this information, but are they in reference to Dorval?

Mr. Rodocanachi: No, they are right across Canada. I can give you a breakdown of Dorval.

Mr. Ouellet: It may indicate that security is working very well, that all the measures you have implemented are working very well in some part of the country, but my specific representations are in regard to Dorval now, and that is why I bring this situation to your attention.

• 1610

Do you have a sort of draft document, with a series of requests for any companies to undertake security work at airports? In other words, do you insist that they have so many superintendents, so many experienced people? What are the criteria you have imposed to whatever company could take the responsibilities of security at airports? In other words, this company in Dorval, they are supposed to meet some requirements. What are these requirements you have asked them to meet?

Mr. Rodocanachi: The basic requirement for all the employees is to meet the provincial standards for a security guard company, first of all, such as a criminal background check. Each province has their own requirements, but they are roughly the same across Canada. The Metropol in Dorval will meet, first of all, the provincial requirements for a security agent before they are eligible to provide security agents in the province.

Mr. Ouellet: In other words, they cannot hire someone unless this person has a licence by the province as a security agent?

Mr. Rodocanachi: That is correct.

Mr. Ouellet: They should do this?

Mr. Rodocanachi: They are required to do that.

Mr. Ouellet: They are required to do it. That is interesting information, because I suspect many of them working there do not have such a licence.

Mr. Rodocanachi: Having done that, before they can be employed at the screening points, they have to undergo the training course set by us, given by the agency for their lower level, but then certified by us. One of our inspectors or a security officer from the airport, a Transport Canada employee, then examines them to make sure they have met the basic requirement for screening at the screening point.

Mr. Ouellet: Do you know if all these employees at Dorval have been certified by Transport Canada?

Mr. Rodocanachi: Yes, they have.

[Translation]

préciser que nous avons saisi plus de 1,400 armes de nature différente, tels que des couteaux. Il est bien évident que nous ne pouvons laisser monter dans un avion une personne armée d'un couteau, ou d'une arme de cette nature, même si elle n'a pas d'intention criminelle.

M. Ouellet: Ces informations sont sans doute fort intéressantes, mais en quoi concernent-elles Dorval?

M. Rodocanachi: Il s'agissait d'informations pour l'ensemble du pays. Je vais maintenant répondre spécifiquement au sujet de Dorval.

M. Ouellet: Cela nous indique peut-être que les services de sécurité sont très efficaces dans l'ensemble du pays, mais cela n'enlève rien au fait qu'à mon avis, la situation qui prévaut à Dorval est déplorable.

Avez-vous une sorte de document établissant les critères que vous imposez aux sociétés qui veulent fournir des services de sécurité aux aéroports? En d'autres mots, exigez-vous que ces sociétés aient un nombre donné de surveillants expérimentés? Quels sont les critères? La société qui fournit les services de Dorval est-elle censée répondre à certains critères? Si oui, quels sont-ils?

M. Rodocanachi: Le critère fondamental est que tous les employés répondent aux normes provinciales établies pour les agents de sécurité. Par exemple, le premier est que chaque employé fasse l'objet d'une enquête de sécurité. Chaque province s'est dotée de critères particuliers à cet égard, mais ils sont relativement semblables d'un bout à l'autre du pays. Donc, la société de sécurité de Dorval doit d'abord veiller à ce que ses agents de sécurité répondent aux critères provinciaux.

M. Ouellet: En d'autres mots, elle ne peut recruter aucune personne qui n'ait pas un permis d'agent de sécurité délivré par la province?

M. Rodocanachi: C'est exact.

M. Ouellet: Est-ce une exigence?

M. Rodocanachi: Oui.

M. Ouellet: Bien. C'est-là une information très intéressante, car je crains que bon nombre de ses employés n'aient pas de tels permis.

M. Rodocanachi: Avant que ses employés ne puissent travailler aux points de contrôle, ils doivent suivre un cours de formation professionnelle qui est donné par l'agence elle-même mais que nous devons accréditer. L'un de nos inspecteurs, ou l'un des agents de sécurité de l'aéroport, c'est-à-dire un employé du ministère des Transports, doit faire passer un examen à ces personnes pour s'assurer qu'elles ont les compétences requises.

M. Ouellet: Savez-vous si tous les employés de Dorval ont été accrédités par Transports Canada?

M. Rodocanachi: Oui, ils l'ont tous été.

[Texte]

Mr. Ouellet: They have all been certified. By whom?

Mr. Rodocanachi: By our inspectors.

Mr. Ouellet: Where?

Mr. Rodocanachi: At Dorval.

Mr. Ouellet: What is his name?

Mr. Rodocanachi: Dorval is one, sir. The resident security director there, and for the province of Quebec, is Jean Duguay, who works for me, but he does not examine everyone himself. They are partly given by his inspectors, partly by airport security officers, in a big airport like that, because the turnover is high. But they are all Transport Canada employees.

The documentation is there; it is inspected to make sure it is up to date. When we do a periodic inspection, we call for the training records to see that they have been signed for and the people have done their thing. And in addition to that, even though they have been certified, we periodically put our own people through the inspection point with a concealed weapon in a briefcase, unknown to them, to see if they detect it. If they do not, then they are put back for more training, or in the case of a repeated thing, fired.

Mr. Ouellet: Would you invite me to accompany you the next time you do it?

Mr. Rodocanachi: Gladly.

Mr. Ouellet: Okay. That would be a way to find out if the system is—

Mr. Rodocanachi: I would be glad to do it, sir. The complaint we have is there are too many alarms at the screening point. If you walk through with a bunch of keys and the alarm goes, you are searched by hand, and you feel you should not be searched.

Mr. Ouellet: I never complained in that regard.

I understand there are special passes prepared to allow employees to proceed from one area to another in the airport. I have been given pictures of numerous ID cards, unfilled, and some filled. In other words, all of this could be used by anybody to go to the airport and walk around, and probably even go onto the tarmac. What types of security measures do you have at the department to prevent the proliferation of these special identification cards that authorize employees to go up to the airport?

Mr. Rodocanachi: Into the restricted part of the airport—that is through the screened area and onto the ramp, for example—there is only one pass that authorizes them to do that. That is a special airport restricted area pass. An identification card does not give them access there. If the deputy minister went with just a Transport Canada identification card, he would not get into the restricted area of the airport. He has to have a special pass. Only one pass gets them into those restricted areas.

[Traduction]

M. Ouellet: Tous? Par qui?

M. Rodocanachi: Par nos inspecteurs.

M. Ouellet: Où?

M. Rodocanachi: À Dorval.

M. Ouellet: Quel est le nom de l'inspecteur?

M. Rodocanachi: Le directeur des services de sécurité en poste à Dorval et pour la province de Québec est Jean Duguay, qui travaille pour moi. Cependant, ce n'est pas lui qui procède personnellement à chaque examen. Les examens sont donnés en partie par ses inspecteurs et en partie par les agents de sécurité de l'aéroport, puisqu'il y a un taux de roulement élevé. Cela dit, ils sont toujours assurés par des employés de Transports Canada.

Il y a une documentation à ce sujet, et nous nous assurons qu'elle est bien à jour. Nous faisons des inspections périodiques, nous demandons à voir les registres de formation professionnelle et, même si les agents de sécurité ont été accrédités, nous envoyons régulièrement certains de nos employés avec une arme cachée dans une mallette, pour voir si les agents seront capables de les repérer. S'ils n'y parviennent pas, ils sont tenus de recevoir une formation complémentaire et, s'ils échouent à nouveau, ils sont renvoyés.

M. Ouellet: Pourriez-vous m'inviter à vous accompagner la prochaine fois où vous faites cela?

M. Rodocanachi: Certainement.

M. Ouellet: Je verrais ainsi comment fonctionne le système.

M. Rodocanachi: Je serais très heureux de vous inviter. La plainte qui nous est la plus fréquemment adressée est que les sonneries se déclenchent trop facilement aux portiques de sécurité. Si vous traversez avec un trousseau de clés, la sonnerie va se déclencher et vous serez fouillés à la main, alors que vous aurez peut-être le sentiment que c'est inutile.

M. Ouellet: Je ne m'en suis jamais plaint.

Je crois savoir qu'il y a certains laissez-passer spéciaux qui permettent aux employés de passer d'un secteur à un autre dans l'aéroport. J'ai vu des photographies de nombreux laissez-passer qui n'avaient pas été remplis, ce qui signifie que n'importe qui pouvait s'en servir pour circuler librement dans l'aéroport, et peut-être même se rendre sur les pistes d'atterrissage. Avez-vous donc pris des mesures quelconques pour éviter la prolifération de ces laissez-passer?

M. Rodocanachi: Il n'y a qu'un seul laissez-passer qui permette à une personne de se rendre dans la partie à accès limité de l'aéroport, c'est-à-dire au-delà du portique de sécurité. Il s'agit d'un laissez-passer spécial pour l'aéroport concerné. Aucune carte d'identification ne peut donner accès à cette zone. Si le sous-ministre n'avait en main que la carte d'identité de Transports Canada, il se verrait interdire l'accès au secteur réservé de l'aéroport. Il doit posséder un laissez-passer spécial. Ce laissez-passer est indispensable.

[Text]

[Translation]

• 1615

I might anticipate your next question. Until the aerodromes security regulations get passed into law, which we anticipate at the end of June, we have not had the legal authority to do background checks on contract employees, people like cleaners and baggage handlers, who are employed there. With the passage of the aerodromes security regulations, for the first time we will be authorized to carry out background checks. We have a system in place to do that. We can do Transport Canada and other government employees now.

Mr. Ouellet: Thank you very much. I appreciate the answer. I hope you will have a close look at what is taking place in Dorval. It is hoped senior experienced employees who are working there, and have been working there for a number of years, are not going to be fired by the current company doing security just to save money. Indeed, it is hoped these people will be retained to continue the work and ensure the type of security needed at airports.

Mr. Rodocanachi: I hope so too, sir, but I cannot guarantee it. They are the employees of the air carriers.

Mr. Ouellet: They are not employees of Air Canada. They are employees of the companies who got the contract at Dorval.

Mr. Rodocanachi: Yes, but they are working for Air Canada as the contractor. He contracts to Metropol. Sir, if you would like to come through a screening point at a future date—I am serious—I would be delighted to arrange it.

Mr. Ouellet: Call my office and I will gladly go with you.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Thank you. We will look forward to your report. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We are not sure what kind of company you would be keeping. I feel like I have been thrown into a harem again. I will start off with Terminal 3. I believe the department has invited proposals for a private endeavour to construct and operate a third terminal at Pearson International. The developers interested in making a proposal say it is a directive of Transport Canada that these proposals be kept secret or confidential. Transport Canada says it is at the request of the developers. I am wondering why we cannot hear about the different proposals before a final decision is made.

In the case of the dome stadium and the waterfront development in Toronto, I understand proposals have been invited and are all public. Is it correct these

Passons tout de suite à votre autre question. En attendant que le nouveau règlement sur la sécurité des aéroports soit sanctionné par la loi, ce que nous prévoyons pour la fin de juin, nous ne sommes pas autorisés légalement à procéder à la vérification des antécédents des employés à contrat, comme les préposés au nettoyage et les manieurs de bagages, qui y travaillent. Grâce à l'adoption du règlement sur la sécurité des aéroports, nous en serons en mesure pour la première fois d'effectuer des vérifications sur les antécédents. Nous possédons déjà un système en place à cette fin. Celui-ci peut être mis au profit de Transports Canada et s'appliquer aux employés d'autres ministères de l'État.

M. Ouellet: Merci beaucoup. J'ai bien aimé votre réponse. J'espère que vous examinerez de près ce qui se passe à Dorval. Il faut souhaiter que les employés d'expérience qui ont plusieurs années d'ancienneté ne risqueront pas de se faire licencier par l'entreprise chargée de la sécurité pour des raisons économiques. Espérons, au contraire, qu'on saura tirer parti de l'expérience de ces personnes pour assurer le type de sécurité dont les aéroports ont besoin.

M. Rodocanachi: Je l'espère aussi, monsieur, mais je ne saurais le garantir. Ils sont employés par les transporteurs aériens.

M. Ouellet: Ce ne sont pas des employés d'Air Canada. Ils sont à l'emploi des sociétés qui ont obtenu le contrat à Dorval.

M. Rodocanachi: Oui, mais ils travaillent pour Air Canada comme sous-traitants. Le contrat a été attribué à Métropol. Si à un moment donné il vous plairait de passer à un point de filtrage, monsieur—et ma proposition est sérieuse—je me ferai un plaisir de faire les arrangements voulus.

M. Ouellet: Communiquez avec mon bureau et je vous accompagnerai volontiers.

Le président suppléant (M. Taylor): Merci. Nous attendrons votre rapport avec impatience. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous ne savons pas très bien quel genre d'entreprise vous conserveriez. J'ai l'impression de me retrouver encore une fois dans un harem. Commençons par l'aérogare 3. Je crois savoir que le ministère a lancé un appel d'offres pour la construction et l'exploitation d'une troisième aérogare à Pearson International. Les promoteurs désireux de présenter une soumission ont mentionné que Transports Canada leur avait donné l'ordre de garder ces soumissions secrètes ou confidentielles. Transports Canada, pour sa part, affirme qu'il s'agit là d'une exigence des promoteurs. Je voudrais savoir pourquoi on ne peut prendre connaissance de ces offres avant qu'une décision finale ne soit prise.

Dans le cas du stade couvert et de l'aménagement des quais de Toronto, il semble que les soumissions aient été rendu publiques. Est-il donc juste que ces soumissions

[Texte]

proposals are going to be kept confidential? Is it at the request of the developers or is at the request of Transport Canada? Why can they not be made public once you have received them all?

Mr. Withers: Mr. Chairman, it is a bit of both. Because we have had requests from developers that proprietary information given in their proposals be kept as such, we have agreed for the length of the evaluation period only. In other words, at 3 p.m. on May 1 the proposals were received from four of them. We are now engaged in a very intensive evaluation to determine the ranking of these proposals. When the decisions are taken and a particular proposal is selected, given one will be selected, then we will make it all very public. We will debrief not only the successful proposer, but also all the others.

• 1620

Mr. Benjamin: But you will not make them all public until after you have made a decision. There will be no opportunity for examination by anyone else, including this committee, of proposals before you make a decision.

Mr. Withers: Based on the fact, Mr. Chairman, that we have to make a recommendation to the Minister, it is in the nature of advice to the Minister.

Mr. Benjamin: Has the City of Toronto or have the other municipalities in the metropolitan area made any requests of the department or of the Minister to be party to any evaluation of proposals?

Mr. Withers: I will have to turn to the executive director for this.

Mr. McAree: Not that I am aware of.

Mr. Benjamin: This is surprising.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Just for the record, he shook his head no.

Mr. Benjamin: I want to back up for one moment. I meant to ask you a supplementary to Mr. Ouellet's questions about security. Can I take it that the costs of the training of the security personnel contracted by the airlines are recovered? Are they charged to the airlines?

Mr. Rodocanachi: The training for the ordinary people below the supervisor level is given by the security agent's trainers, with equipment and training material provided at no cost by Transport Canada. The course for the supervisors and trainers, which is commencing next week in Cornwall, is provided by Transport Canada. The course itself is provided at no cost, but the transportation, the accommodation and the feeding of the people is the cost of the airlines, which they have presumably included in the contract with the agency.

[Traduction]

sont tenues confidentielles? Dans l'affirmative, est-ce une exigence des promoteurs ou de Transports Canada? Pourquoi le public n'aurait-il pas accès à cette information une fois que toutes les soumissions auront été présentées?

M. Withers: Monsieur le président, les deux parties tiennent au caractère confidentiel. Comme certains promoteurs ont demandé que le secret industriel soit préservé concernant leurs données techniques, nous nous sommes rendus à leur demande, mais uniquement pour la période d'évaluation. Voici les faits, en d'autres mots. À 15 heures, le premier mai, nous avons reçu quatre soumissions. Nous sommes actuellement en train de les étudier de près en vue de les coter. Une fois qu'une décision aura été prise et qu'une soumission particulière aura été retenue, le cas échéant, toute l'information sera rendue publique. Nous ferons alors le bilan non seulement à l'intention du promoteur choisi, mais également à celle de tous les autres.

M. Benjamin: Mais rien ne sera divulgué avant qu'une décision ne soit prise. Personne n'aura donc l'occasion d'examiner ces soumissions, même pas notre comité, avant que vous arrétiez votre choix.

M. Withers: En réalité, monsieur le président, notre rôle se limite à présenter une recommandation au ministre.

M. Benjamin: La municipalité de Toronto ou les autres municipalités avoisinantes ont-elles présenté une demande au ministère ou au ministre afin de participer à l'évaluation des soumissions?

M. Withers: Je devrai m'en remettre au directeur exécutif pour répondre à cette question.

M. McAree: Pas que je sache.

M. Benjamin: C'est étonnant.

Le président suppléant (M. Taylor): Aux fins du procès-verbal, je précise qu'il a fait signe que non.

M. Benjamin: Je voulais vous poser une question découlant de l'intervention de M. Ouellet concernant la sécurité. Dois-je comprendre que les coûts de la formation du personnel de sécurité engagé par les compagnies aériennes font l'objet d'un recouvrement? Ces coûts sont-ils imputés aux compagnies aériennes?

M. Rodocanachi: La formation à l'intention des employés d'un rang inférieur à celui de superviseur est assurée par le personnel de l'agence de sécurité, tandis que le matériel de formation est fourni sans frais par Transports Canada. Le cours à l'intention des superviseurs et des formateurs, qui doit débiter la semaine prochaine à Cornwall, est offert par Transports Canada. Le cours lui-même est gratuit, mais les frais de transport, d'hébergement et de nourriture sont assumés par les compagnies aériennes qui, j'imagine, les ont inclus dans le contrat avec l'agence.

[Text]

Mr. Benjamin: I understand that 18 airlines in Toronto have formed a committee, of which Air Canada is the chairman, because it is the largest. Air Canada is the one that calls for tenders and what not for Terminal 2. CP Air—PWA does the ones for Terminal 1. Then a third party becomes involved, namely, the security firm that handles the security checking. Transport Canada sets the standards, provides the training for the supervisors and what not, and provides the equipment. They provide the equipment for free. They provide the training of the supervisors for free. Is this right?

Has it ever caused you to call into question this kind of a cumbersome process? Have you considered having the department call for tenders for security services and leaving the airlines out of it? Then you would be dealing only with two, not three. In the case of Pearson International, you are dealing with probably 25 airlines involved in the thing; they are fighting and squabbling as to which one to take, etc.

Would it not make more sense, be more efficient and administratively less costly and probably involve some cost recovery if the Department of Transport called for tenders for security agencies? Whatever the costs are, you could allocate them among the airlines on a prorated basis according to their volume of passengers or number of flights or whatever measurement you want to use. Then the airlines in concert would not be trying to get by on the cheap by having the security companies just hire anyone and everyone off the street.

I am glad to hear the news that there is a gradual creeping up of the kind of working conditions and pay that these people get. Do you not think it would make more sense if you eliminated one of the players in this activity? The final and total responsibility is on the government and on the department's neck. If something goes wrong, you are the guys who are going to get it. Why not eliminate the airlines from this piece of the action?

Mr. Rodocanachi: Certainly it has been considered. One of the reasons we do not wish to do it is the counter to what you have just mentioned.

• 1625

Under the Warsaw convention, the air carriers have a limited liability of \$25,000 for any accident that happens to a passenger once he has purchased his ticket. There is no such liability limitation on the Government of Canada, so if we were directly responsible for the people at those screening points, then we would have that liability with no liability limitation.

It is also interesting that the air carriers, as at various times has been discussed, are not interested in us taking over the screening of it, either. The carriers themselves

[Translation]

M. Benjamin: On m'a fait savoir que dix-huit compagnies aériennes de Toronto ont formé un comité, dont Air Canada assure la présidence en raison de son importance. Air Canada a pris la responsabilité des appels d'offres et de toutes les autres formalités relatives à l'aérogare 2. CP Air—PWA s'occupe de l'aérogare 1. C'est alors qu'une tierce partie intervient, à savoir l'entreprise de sécurité qui se charge des vérifications de sécurité. Transports Canada établit les normes, assure la formation aux superviseurs et fournit les équipements à titre gracieux. Il assure la formation des superviseurs également à titre gracieux. Est-ce exact?

N'avez-vous jamais songé à remettre en question ce processus encombrant? Avez-vous étudié la possibilité de confier au ministère le soin d'administrer les appels d'offres concernant les services de sécurité de façon à ne pas dépendre des compagnies aériennes? De cette façon, vous ne traiteriez qu'avec deux parties, et non avec trois. Dans le cas de Pearson International, il faut compter sur quelque 25 compagnies aériennes qui sont intéressées, de sorte que l'on ne sait plus où donner de la tête.

Ne serait-il pas plus rationnel, plus efficace et moins coûteux sur le plan administratif, en raison des coûts qu'il serait sans doute possible de recouvrer en partie, de charger le ministère des Transports de lancer des appels d'offres auprès des agences de sécurité? Quels que soient les coûts, vous pourriez les répartir au prorata entre les compagnies aériennes en fonction du volume de passagers, du nombre de vols ou de tout autre critère. Les compagnies ne seraient pas alors globalement incitées à faire des économies à tout prix et à retenir les services de la première agence de sécurité venue.

Je suis heureux d'apprendre que les conditions de travail et la rémunération de ces gens commencent peu à peu à s'améliorer. Ne croyez-vous pas qu'il serait plus sensé de supprimer une des parties à cette activité? Après tout la responsabilité finale et globale de toute l'affaire revient au gouvernement et au ministère. En cas d'ennui, c'est vous qui devez payer les pots cassés. Alors pourquoi ne pas tenir les compagnies aériennes à l'écart du processus?

M. Rodocanachi: Nous n'avons pas manqué de nous interroger à ce sujet. L'une des raisons pour lesquelles cette solution n'a pas été retenue a trait justement à la responsabilité.

Aux termes de la convention de Varsovie, la responsabilité civile des transporteurs aériens se limite à 25,000\$ pour les accidents que subissent les passagers qui ont déjà acheté leur billet. Le gouvernement du Canada n'est pas protégé par une limite de ce genre, de sorte que, si nous sommes directement responsables des activités de filtrage nous nous exposons à des poursuites en dommages et intérêts illimitées.

Il est également intéressant de savoir que les transporteurs aériens eux-mêmes, comme il ressort de diverses discussions antérieures, ne sont pas plus

[Texte]

think it is better for them to carry out this function, partly perhaps because they feel, as you have mentioned, that we would return the cost to them and if we took it on it might be a more costly procedure. They are in a competitive market; they are competing with other nations and other airlines.

Mr. Benjamin: Since these are Department of Transport or CTC employees, why do not you recover the cost of the training of security personnel from the airlines?

Mr. Rodocanachi: We do recover some security costs. It is hard to break down the exact details, but on the security tax there is a security portion of the air transport tax on everybody who travels in Canada.

Mr. Benjamin: Does that cover your costs of training these supervisory personnel?

Mr. Withers: Mr. Chairman, I might respond to this part of the question. Included in the costs of security are a number of things. Mr. Rodocanachi has mentioned the equipment and the course structure and indeed the cost of establishing the training standards and doing the inspection. In addition to that, of course, there is the cost of other protective devices, all of which contribute to the air security issue. All of these are recovered through the air transportation tax.

I would like to supplement the answer to this question of the responsibility of the air carrier or the department. Just as the air carrier is responsible for the proficiency of the crew, for the mechanical state of the aircraft, equally so it is the responsibility of the air carrier to give to the pilot in command not only an airplane that is fit to fly, properly fuelled and all, but also one that is clean in respect of not having weapons or explosives on board. Just as with a ship, so with an aircraft: it is the captain who is in command and it is the captain's agent, namely the air carrier company itself, that has this responsibility. Neither the carriers nor ourselves would want to see that changed.

Mr. Benjamin: Even assuming that I was accepting your response 100%, do you not think that in the area of liability... if there is a failure on the part of the department, does the department carry any liability insurance, or will it have to come out of a Treasury Board vote?

Mr. Withers: Mr. Chairman, the Crown does not carry insurance.

Mr. Benjamin: Okay. I want to get to this business of hotels at airports. I am going to now talk about my own constituency. I would like to know why in heaven's name Regina was the place selected for a place to have an airport at the hotel? I think that—

[Traduction]

enthousiastes que nous à l'idée de prendre en charge les activités de filtrage. Ils préfèrent donc s'occuper eux-mêmes des formalités d'appel d'offres car ils savent bien, comme vous l'avez évoqué, que de toute façon ils devront à en assumer les coûts et que ces coûts seront sans doute plus élevés si le travail est confié au ministère. Or, les budgets sont extrêmement serrés sur ce marché concurrentiel où ils doivent tenir tête à d'autres pays et à d'autres transporteurs.

M. Benjamin: Étant donné qu'il s'agit d'employés du ministère des Transports ou de la CCT, pourquoi ne vous employez-vous pas à recouvrer les coûts de la formation du personnel de sécurité auprès des compagnies aériennes?

M. Rodocanachi: Nous recouvrons effectivement une partie des coûts de sécurité. Il est difficile de ventiler les coûts de façon exacte, mais il existe une partie réservée à la sécurité dans la taxe de transport aérien applicable à tous ceux qui voyagent au Canada.

M. Benjamin: Est-ce suffisant pour couvrir les coûts de la formation du personnel de surveillance?

M. Withers: Monsieur le président, permettez-moi de répondre à cette partie de la question. Le coût de la sécurité comprend plusieurs éléments. M. Rodocanachi a mentionné le matériel et l'infrastructure des cours sans compter évidemment les frais d'élaboration des normes de formation et les inspections. Naturellement, à cela s'ajoute le coût des autres dispositifs de protection qui se rattachent à la sécurité aérienne. Tous ces éléments sont recouverts au moyen de la taxe sur le transport aérien.

J'aimerais également ajouter quelques détails concernant la responsabilité du transporteur aérien ou du ministère. De la même manière que le transporteur est responsable de la compétence du personnel de bord et du bon état mécanique de l'appareil, il est tenu de s'assurer que le pilote prend le commandement d'un avion qui non seulement est en état de voler, et dont le plein de carburant a été fait, mais qui ne recèle pas d'armes ou d'explosifs. Si à bord du navire, le capitaine est le maître absolu, il en est de même dans les avions où le mandant du pilote, à savoir la compagnie aérienne elle-même, ne peut se soustraire à ses responsabilités. Ni les transporteurs ni nous-mêmes ne voulons changer cette réalité.

M. Benjamin: Même dans l'hypothèse où je me rallierais à 100 p. 100 à votre point de vue, ne croyez-vous pas que, sur le plan de la responsabilité civile, il y a quelque chose qui cloche? Le ministère a-t-il contracté une assurance-responsabilité civile ou doit-il faire appel aux crédits du Conseil du Trésor?

M. Withers: Monsieur le président, l'État n'est pas assuré.

M. Benjamin: D'accord. Je voudrais maintenant aborder la question des hôtels aux aéroports. Je pense en particulier à ma propre circonscription. Je voudrais savoir pourquoi diable Regina a été choisie pour la construction d'un aéroport à l'hôtel. A mon avis. . .

[Text]

An hon. member: It is the other way around, is it not?

Mr. Benjamin: —nine out ten or nineteen out of twenty of the best hotels and motels in Regina are within a maximum of twelve minutes of the airport, and most of them within five or six minutes.

I phoned an officer of the Saskatchewan Hotels' Association, and as soon as I posed the question to him he hit the roof. He says he has 25 of his members in receivership or on the verge of going broke. We need another hotel in Regina like a hole in the head, and why the government included Regina... He said he could understand Toronto, half an hour away from downtown, or Vancouver or Edmonton, at 30 minutes from downtown. Why Regina, he just could not fathom.

• 1630

The Minister has responded to the hotel association by saying that if they are right, nobody is going to make a proposal to build a hotel. Well, I would not bet on that. What was the reasoning for accepting a place like Regina, whose airport is pretty darn close to all the hotels in the city? What criteria were you using?

Mr. Withers: Before dealing specifically with Regina, I would like to correct another part of the statement of question. In the case of Toronto, for instance, it is not a half hour to a hotel. In fact, there are 14 hotels in the airport.

Mr. Benjamin: I said a half hour to downtown.

Mr. Withers: There are 14 hotels in the airport strip. One of them, the Airport Hilton, at the moment is doubling its total capacity. I think Mr. Benjamin's question first has to be answered in the context of the whole call right across the country, after which we can zero in on the Regina question. To do that, I would like to ask Mr. McAree, the executive director of the Airports Authority Group, to respond.

Mr. Benjamin: I think there were only six or seven cities in which you invited proposals, were there not?

Mr. McAree: Yes. The reason that Regina was included in the tender call is that we had one company approach the department wanting to negotiate a deal to build a hotel on the airport. We decided not to enter into direct negotiations but to include them in a national tender call. We did not get a proposal for Regina, but there is an indication that there is somebody out there who would still like to negotiate directly.

Mr. Benjamin: Will you be doing that?

Mr. McAree: That is yet to be decided.

Mr. Benjamin: What are you going to recommend?

Mr. McAree: I would recommend negotiating.

[Translation]

Une voix: N'est-ce pas le contraire?

M. Benjamin: ... les meilleurs hôtels et motels de Regina sont situés, dans neuf cas sur dix ou dans dix-neuf cas sur vingt, à moins de vingt minutes de l'aéroport et même, le plus souvent à cinq ou six minutes.

J'ai appelé un agent de l'association des hôtels de la Saskatchewan qui a sauté au plafond aussitôt qu'il a entendu ma question. D'après lui, vingt-cinq de ses membres sont déjà en faillite ou sur le point de l'être. Pour lui, c'est pure folie de vouloir construire un autre hôtel à Regina, c'est pourquoi je pose la question. ... passe encore pour Toronto, où l'aéroport est à trente minutes du centre-ville ou encore à Vancouver et à Edmonton. Mais Regina, il ne pouvait comprendre.

Le ministre a répondu à l'association des hôtels que, si l'entreprise n'est pas rentable, personne ne s'avisera à construire un hôtel. Quant à moi, je me permets d'en douter. Sur quoi s'est-on appuyé pour choisir un lieu comme Regina, dont l'aéroport est à proximité de tous les hôtels de la ville? Quels sont vos critères?

M. Withers: Avant de traiter spécifiquement de la question de Regina, j'aimerais rectifier un autre aspect de la question. Dans le cas de Toronto, par exemple, il est difficile de parler d'un trajet d'une demi-heure pour trouver un hôtel, car il y a, en réalité, 14 hôtels à l'aéroport.

M. Benjamin: J'ai dit une demi-heure pour aller au centre-ville.

M. Withers: Il y a 14 hôtels sur la route de l'aéroport. L'un d'entre eux, le Hilton, est en train en ce moment de doubler sa capacité. À mon avis, pour répondre à la question de M. Benjamin, il faut examiner la situation dans l'ensemble du pays, pour ensuite seulement se tourner vers Regina. À cette fin, je demanderais à M. McAree, directeur exécutif du Groupe de gestion des aéroports, de prendre la parole.

M. Benjamin: Je crois qu'il n'y avait que six ou sept villes pour lesquelles vous avez demandé des soumissions, n'est-ce pas?

M. McAree: Oui. La raison pour laquelle Regina a été incluse dans l'appel d'offres, c'est qu'un promoteur s'est présenté au ministère afin de négocier un contrat de construction d'un hôtel à l'aéroport. Nous avons décidé de ne pas négocier directement avec lui mais d'inclure ce contrat dans l'appel d'offres national. Nous n'avons pas reçu de soumission pour Regina, mais il semble y avoir un promoteur là-bas intéressé à négocier directement.

M. Benjamin: Accepterez-vous?

M. McAree: Aucune décision n'a encore été prise.

M. Benjamin: Mais qu'allez-vous recommander?

M. McAree: Personnellement, je recommanderais de négocier.

[Texte]

Mr. Benjamin: Even though we do not need another hotel, you are going to help put some others out of business when the new one might not be viable?

Mr. McAree: We permit the hotel industry to do its own market research. We do not enter into that; they are much more professional at being able to assess the demand.

Mr. Benjamin: Did you consult the Saskatchewan Hotels' Association about this?

Mr. McAree: No.

Mr. Reid: At a previous hearing there was a good deal of discussion with respect to plastic hand-guns. At that time, there was trouble in detecting those types of hand-guns. What security measures are now being adopted to protect the travelling public and the airlines from the carrying on of such a weapon?

Mr. Rodocanachi: There are two weapons of that type. There is the Austrian weapon, the Glock, which is well known and has 20% metal in it. With the level of setting we have on our portals, the Glock is likely to be detected anyhow. It is difficult to carry it on a person. The one nobody has protection against is the one-shot deal that unfortunately has been developed in the southern United States; it is virtually all plastic, fires one bullet, and that is the end of it.

Mr. Reid: Everybody is gone.

Mr. Rodocanachi: Yes. The only thing is that there is danger to the person who fires it. They will kill themselves rather than one other person. But with the metal walk-through, there is no possibility of picking that plastic gun up.

Mr. Reid: Is research going to make it possible to detect such a person, a suicidal person prepared to blow up the whole plane with him?

Mr. Rodocanachi: We can pick it up now in hand baggage; there is an X-ray technique that will do it. Carried aboard the person, what we rely on is threat information, in which case we would hand-search the individual. But I cannot say we are 100% secure against a crazy individual who has a plastic one-shot buried about his person. I would be remiss to indicate to you we were.

• 1635

Mr. Reid: Thank you very much. We do not want to disclose any more on that.

This morning several questions were asked to the Minister with respect to VIA Rail. I come from the part of the country that is suffering changes in rail schedules. I wonder if there is any policy of cutting out or discouraging people from using some of these lines.

[Traduction]

M. Benjamin: Même si nous n'avons pas besoin d'un autre hôtel et que l'on risque d'acculer d'autres hôteliers à la faillite sans savoir si le nouvel hôtel peut être rentable?

M. McAree: Il appartient à l'industrie hôtelière d'effectuer sa propre analyse de marché. Ce n'est pas notre rôle. Le secteur hôtelier est beaucoup plus compétent que nous pour évaluer la demande.

M. Benjamin: Avez-vous consulté l'Association des hôtels de la Saskatchewan à ce sujet?

M. McAree: Non.

M. Reid: À l'occasion d'une autre audience, les débats ont porté sur les fusils en plastique. À l'époque, il était difficile de détecter ce genre d'arme à feu. Quelles sont les mesures de sécurité qui ont été adoptées pour protéger les voyageurs et les compagnies aériennes contre ces armes?

M. Rodocanachi: Il en existe deux types sur le marché. Signalons tout d'abord l'arme autrichienne, la Glock, qui est bien connue et qui contient 20 p. 100 de métal. Grâce au réglage actuel des détecteurs, la Glock ne risque guère de passer inaperçue. Elle est d'ailleurs difficile à dissimuler. En revanche, on ne possède aucun dispositif de protection contre le pistolet à un coup qui, malheureusement, a été mis au point dans le sud des États-Unis. Celui-ci est presque totalement fait de plastique, ne contient qu'une seule balle, mais c'est plus que suffisant. . .

M. Reid: Pour tenir tout le monde en respect.

M. Rodocanachi: Oui. Son seul inconvénient, c'est qu'il est aussi dangereux pour la personne qui s'en sert. En effet, la balle peut tout aussi bien lui exploser au visage. Mais dans les portiques détecteurs de métal, il est pratiquement impossible de repérer cette arme de plastique.

M. Reid: Les recherches permettront-elles de les déceler dans l'avenir, afin qu'on puisse se protéger contre les personnes suicidaires qui n'hésitent pas à faire sauter un avion en même temps qu'elles?

M. Rodocanachi: Nous pouvons la repérer si elle se trouve dans les bagages à main, grâce à une technique aux rayons X. Si quelqu'un la porte sur soi, cependant, la seule chose que nous pouvons faire en cas de doute, c'est procéder à une fouille. Mais il m'est impossible d'affirmer que nous jouissons d'une parfaite protection contre un fou qui cache un pistolet en plastique à un coup sur soi. Ce serait malhonnête que de le prétendre.

M. Reid: Merci beaucoup. C'est à peu près tout ce que nous avons à dire à ce sujet.

Ce matin, plusieurs questions ont été posées au ministre concernant Via Rail. Je viens de la région du pays qui a à subir les conséquences des changements dans les services ferroviaires. Je me demande si l'on ne cherche pas systématiquement à décourager de prendre le train sur ces parcours.

[Text]

On the subject of the CN train connection between Toronto and Niagara Falls, which goes through St. Catharines, the last train, which was a very handy one, was somewhere between 11 p.m. and midnight. It caught all the connecting trains and the shoppers had a full day and they were making their way home. Within a year that was changed to something like 10 p.m., and more recently the announcement is going to be that the last train will leave Toronto about 5.30 p.m. going to Niagara Falls. For the last train arriving in St. Catharines, the station was closed, the waiting room was closed, and people picking up passengers from the trains had to wait in their cars or outside. This went on for a period of time, and the complaints and the irritations were many, particularly in winter time.

You have moved from midnight to 10 p.m. to 5 p.m. This is certainly no way to increase passenger traffic. I do not know whether or not it was done on some sort of a plan. This is a branch line, but Niagara Falls would not want to consider it a branch line operation. No wonder we do not have passenger traffic on the dayliner that is now used.

Mr. Nick Mulder (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Mr. Chairman, if I may just answer Mr. Reid's question, I am not familiar with all the details and we are indeed not involved in going over all the details of VIA Rail. As the Minister suggested, we understand the senior management of VIA will be appearing before the committee in the near future anyway. You might ask that question.

However, we do know that part of the government policy is to reduce VIA's cost to the taxpayer and through that VIA has come up with proposals to increase the load factor and to eliminate trains where the load factor is very low. Indications are that while some communities would like to keep their frequency and so on, in order to save money they have been taking a hard look at trains in southwestern Ontario and indeed throughout southern Ontario and seeing where they can cut out trains where the load factors are so low that it really does not make any sense to operate them. They are finalizing proposals right now to eliminate some more trains including the trains that the hon. member is talking about.

Mr. Reid: I will not belabour it except to say that if VIA Rail is trying to gather in passengers and increase traffic they have to keep in mind the connecting lines and travel from Ottawa to Toronto and continuing on. The late trains were able to do that. The 5 p.m. one will not. They also have to keep in mind those who go to Toronto to do some shopping. A 5 p.m. departure from Toronto to Niagara Falls and St. Catharines is far too early for them, so you are not increasing that kind of traffic. I would just

[Translation]

En ce qui a trait à l'embranchement entre Toronto et Niagara Falls, qui passe par St. Catharines, le dernier train de la journée, qui était fort pratique, partait entre 23 heures et minuit. Il assurait la correspondance pour plusieurs autres directions et permettait à tous ceux qui avaient terminé leurs courses de rentrer chez eux. En moins d'un an, l'heure de départ avait été ramenée vers 22 heures et, plus récemment, on a annoncé que le dernier train partirait de Toronto aux alentours de 17h30 en direction de Niagara Falls. Lorsque le dernier train arrive à St. Catharines, la gare est fermée, la salle d'attente est fermée et les personnes qui attendent les voyageurs sont obligés de rester dans leur voiture ou à l'extérieur. La situation a persisté pendant assez longtemps malgré les plaintes et l'irritation de bien des gens, notamment en hiver.

L'heure de départ est passée de minuit à 22 heures puis à 17 heures. Ce n'est certes pas là la façon d'accroître le trafic passagers. Je me demande s'il n'y a pas un stratagème derrière tout cela. Pour la direction du chemin de fer, il s'agit peut-être d'une ligne secondaire, mais la population de Niagara Falls ne voit pas les choses du même oeil. Il n'est guère étonnant que le rapide de jour maintenant en service n'attire guère la clientèle.

M. Nick Mulder (sous-ministre adjoint Politiques et Coordination, Transport Canada): Monsieur le président, si vous me permettez de répondre à la question de monsieur Reid, même si je ne suis pas au courant de tous les détails et qu'il ne nous appartient d'ailleurs pas de percer les secrets de Via Rail, je dirais qu'il conviendrait peut-être de poser de nouveau la question aux cadres supérieurs de Via Rail qui, à la demande du ministre, comparaitront devant le comité sous peu.

Quoi qu'il en soit, nous savons que le gouvernement a effectivement décidé de réduire les coûts de Via Rail au profit du contribuable, et qu'à cette fin Via Rail a proposé d'accroître le facteur de charge et de supprimer les trains dont le facteur de charge était insuffisant. Évidemment, certaines collectivités tiennent à conserver le service qui leur était offert jusque-là, mais, pour réaliser des économies, il a bien fallu examiner de près le trafic ferroviaire du sud-ouest de l'Ontario et de même de tout le sud de l'Ontario afin de supprimer les trains dont le facteur de charge est si peu élevé qu'il devient ridicule de les garder en service. Via Rail met actuellement la dernière main à un plan de suppression d'autres trains encore dont, justement, ceux dont a parlé l'honorable député.

M. Reid: Je ne tiens pas à insister lourdement, si ce n'est pour dire que, si Via Rail a l'intention d'attirer les voyageurs et d'accroître son trafic, il ne doit pas négliger les embranchements et les déplacements entre Ottawa et Toronto. C'est ce genre de service qu'offraient les trains de fin de soirée. Celui de 17 heures ne répond pas aux besoins. Via Rail ne doit pas oublier les gens qui vont à Toronto pour faire leurs courses. Le train de 17 heures en direction de Niagara Falls et de St. Catharines est

[Texte]

like to make a personal comment that it is rather discouraging to the mayor and the city of St. Catharines.

Mr. Mulder: I understand that officials from VIA have been down in the various communities to talk to various groups about the new schedule and also to see whether changes could be made. Certainly even though the schedules may go into place, they have a commitment to try this out, and if it does not work to put together revised plans for the fall. Are you aware that they have consultations down there?

Mr. Reid: No. I am aware that I received this week a copy of a resolution of the city council opposing the change of the VIA schedule to make the last train from Toronto 5.30 p.m. That resolution is now on my desk. I do not know and I was not aware that there had been any consultation between the two.

• 1640

Mr. Mulder: They have had officials out there in the various communities.

Mr. Reid: I have another question on another form of transport—marine transport. I know you are not in the shipbuilding business, but we have a shipbuilding yard with no business in the community. What is the policy, if there is a policy, with respect to regional disparity in shipbuilding? Canada Transport or Coast Guard vessels that are refit or rebuilt, or new ones being built to replace the ancient ones that they have, where will they be built, according to a routine or schedule? Is it available to us?

Mr. R.A. Quail (Assistant Deputy Minister, Marine Group, Department of Transport, Commissioner, Canadian Coast Guard): Mr. Chairman, first of all, I do believe that if you are talking about Port Weller Dry Dock, the *John A. Macdonald* is up there now in actual mid-life refit. That contract was tendered in eastern Canada, including the shipyard in the Great Lakes. The low bidder was Port Weller Dry Dock, and it was awarded on that basis.

So by and large, the major mid-life refits would be tendered either in eastern and western Canada, depending on where the ship is located, and for very large construction we go to tender on a national basis.

Mr. Reid: You did not mention any dollar figure as to where and when you put ship contracts out for tender. Does the quantum make any difference?

Mr. Quail: We put essentially all ship repair out to tender. The quantum, which is set by Supply and Services, does impact on the area of competition. We would not, for a small \$50,000 contract for a ship in Newfoundland, go

[Traduction]

beaucoup trop tôt pour cette clientèle, qui devra s'en remettre à un autre moyen de transport. Je terminerai par un commentaire personnel en disant que cette dégradation du service est décourageante pour le maire de la ville de St. Catharines.

M. Mulder: Je crois savoir que les porte-parole de Via Rail se sont rendus dans les diverses agglomérations pour discuter avec les intéressés du nouvel horaire et pour examiner les changements à apporter. Même si de nouveaux horaires sont adoptés, il sera toujours possible de les réviser à l'automne si la situation n'est pas satisfaisante. Savez-vous si des consultations ont eu lieu dans votre municipalité?

M. Reid: Non. Je sais toutefois qu'il m'a été remis cette semaine copie d'une résolution du conseil municipal s'opposant au changement d'horaire de Via Rail destiné à fixer l'heure de départ à 17 heures. Cette résolution se trouve maintenant sur mon bureau. Je ne savais pas qu'il y avait eu des consultations à ce sujet.

M. Mulder: VIA Rail a envoyé ses porte-parole dans les diverses agglomérations.

M. Reid: J'aurais encore une question à poser concernant un autre mode de transport, le transport maritime. Je sais que les constructions navales ne sont pas de votre ressort, mais nous avons dans notre municipalité un chantier naval dont le carnet de commandes est vide. Quelle est la politique, s'il en est une, en ce qui a trait aux disparités régionales dans le domaine des chantiers navals? Les navires de Transports Canada ou de la Garde côtière qu'il faut réparer, modifier ou remettre en état, de même que les nouvelles constructions destinées à remplacer les bâtiments désuets, font-ils l'objet d'un plan bien précis? Ce plan est-il accessible?

M. R.A. Quail (Sous-ministre adjoint, Groupe maritime, Transports Canada, Commissaire, Garde côtière canadienne): Monsieur le président, je dois dire tout d'abord, si vous faites allusion au bassin de radoub de Port Weller, que le *John A. Macdonald* s'y trouve à l'heure actuelle, à des fins de réarmement. Le contrat a été lancé en appel d'offres dans l'est du Canada, y compris dans la région des Grands lacs. Le plus bas soumissionnaire était la Société d'exploitation du bassin de radoub de Port Weller, qui a obtenu le marché.

Ainsi, les grands travaux de réarmement sont confiés à des chantiers de l'est ou de l'ouest du Canada, selon le port d'attache du navire, alors que, pour les grands projets de construction, on procède à des appels d'offres nationaux.

M. Reid: Vous ne mentionnez pas de chiffres comme critère à cet égard. Est-ce là un facteur important?

M. Quail: Pratiquement tous les travaux de réparation sont confiés par appels d'offres. Le montant du contrat, établi par Approvisionnements et Services, a une incidence sur la région de l'adjudication. Par exemple,

[Text]

to a tender that would take the ship all the way to the Great Lakes. Whenever we go to a large contract, greater than about \$5 million, we do go to an eastern or a western shipyard, so a geographical basis for tender.

Mr. Reid: All right. I want to understand you correctly. Are you telling this committee that on a shipbuilding contract over \$5 million, it either goes to a western or an eastern seaboard yard?

Mr. Quail: No, not necessarily. I am saying a ship repair over \$5 million would be tendered, say, in eastern Canada if the ship was based in eastern Canada. It would go to tender on the west coast if it was based in western Canada. If it was a large contract, say like the *Henry Larson*, which was a class-1,200 icebreaker, we would be looking at that on a more national basis.

Mr. Reid: You did not mention anything about central Canada.

Mr. Quail: When I said eastern Canada, I meant including the yards in the Great Lakes, the way we proceeded with the tendering process for the *John A. Macdonald*.

Mr. Reid: Do you include the Great Lake basin in eastern Canada?

Mr. Quail: Yes.

Mr. Reid: Any contract over \$5 million then is open for bid in eastern Canada, including the Great Lakes basin, including Port Weller?

Mr. Quail: Provided the ship can get into the seaway.

Mr. Reid: Always keeping your regard for the dimensions of the locks. Does Port Weller get an opportunity to bid on any contract, either for refit or construction, of any ship—and let us talk in terms of eastern Canada—that would fit within those locks?

Mr. Quail: All I can say is that the last large mid-life refit we went out to tender on was the *John A. Macdonald*, and Port Weller was successful.

Mr. Reid: I do not think that answers my question. Is the tendering process made available to all yards? If this happens to be eastern Canada, and we are included in eastern Canada, is that yard given the opportunity to bid on all ships being constructed from a shipbuilding point of view or for a refit purpose, assuming it is over \$5 million?

• 1645

Mr. Quail: Our policy is that we go to public tender for major mid-life refit, for refit and for new construction.

[Translation]

pour une commande de travaux de 50,000\$ se rapportant à un navire de Terre-Neuve, nous n'irions pas passer un contrat qui nous obligerait à déplacer le navire jusque dans la région des Grands lacs. Dans le cas des gros contrats, de plus de cinq millions de dollars, nous faisons appel à des chantiers navals de l'Est ou de l'Ouest, en fonction d'un critère géographique.

M. Reid: Bon. Mais, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, affirmez-vous devant le Comité que, pour un contrat de construction de plus de cinq millions de dollars, vous vous adressez à un chantier de la côte ouest ou de la côte est?

M. Quail: Pas forcément. Je dis que les travaux de réparation de plus de cinq millions de dollars seraient lancés en appels d'offres dans l'est du Canada, par exemple, si le port d'attache du navire était dans cette région du Canada. Dans le cas contraire, l'appel d'offres, se ferait dans l'Ouest. Dans le cas des très gros contrats, comme celui du *Henry Larson*, soit un brise-glace de la catégorie 1,200, nous procéderions à l'échelle nationale.

M. Reid: Vous avez passé sous silence le centre du Canada.

M. Quail: Dans mon esprit, l'est du Canada englobe les chantiers des Grands lacs, comme en fait foi le processus d'appel d'offres concernant le *John A. Macdonald*.

M. Reid: Vous incluez le bassin des Grands lacs dans l'est du Canada?

M. Quail: Oui.

M. Reid: Tout marché de plus de cinq millions de dollars est donc ouvert à tous les constructeurs de l'est du Canada, y compris du bassin des Grands lacs, y compris de Port Weller?

M. Quail: Sous réserve que le navire puisse circuler dans la voie maritime.

M. Reid: Je vois que vous ne perdez pas de vue la dimension des écluses. Mais peut-on en conclure que Port Weller a la possibilité de présenter une soumission, pour des travaux de réarmement ou de construction, de tout navire—du moins de l'est du Canada—capable de traverser les écluses?

M. Quail: Tout ce que je puis dire, c'est que le dernier grand contrat de réarmement qui a été attribué concernait le *John A. Macdonald* et que c'est Port Weller qui l'a obtenu.

M. Reid: Je ne crois pas que vous répondiez vraiment à ma question. L'appel d'offres est-il ouvert à tous les chantiers? S'il s'agit d'un navire de l'est du Canada, et notre région en fait partie, dites-vous, tous les chantiers ont-ils la possibilité de présenter une soumission relative à tous les travaux de construction ou de réarmement dont l'envergure est de plus de cinq millions de dollars?

M. Quail: Nous avons pour politique d'aller en appel d'offres pour les grands travaux de réarmement, pour les réparations et les nouvelles constructions.

[Texte]

Mr. Reid: What criteria would be used in the award of the tender?

Mr. Quail: It is based on price and an assessment by both DSS and Canadian Coast Guard officials of the ability to do the work on which they submitted their bid. All other factors being equal, the low tender would generally get the job.

Mr. Reid: Let us assume that this ship is less than \$5 million and it happens to be based in Ontario. Now, I understand that it does not necessarily have to go out for tender since it is under \$5 million.

Mr. Quail: It would go out to tender, sir. The \$5 million dollars only comes into play with regard to the geographical area at which we would go out for the tenders.

Mr. Reid: I am putting you on the spot, but does that happen to be the case with all ship construction?

Mr. Quail: Yes, as it relates to the Coast Guard ships.

Mr. Angus: Where is that geographic reference based from?

Mr. Quail: If we are talking about the Great Lakes and we had a ship of the Coast Guard in central region which was under \$5 million. . .

Mr. Angus: You mean if you needed one for the central region.

Mr. Quail: No, I am talking about a refit now, and not a new ship. If that was the case, then we would go to tender for that in the river and the Great Lakes. The yards that would be invited to tender are the ones in the river below Montreal, plus those in the Great Lakes.

If it was a \$600,000 contract for a ship in the Maritimes, we would take advice on this from our colleagues in the Department of Supply and Services, since they have the contracting authority. We have the technical authority in terms of drafting what we want to have done and doing the assessment on the bids received from a technical point of view. The evaluation on the tenders from a contractual point of view is the responsibility of DSS. If it was a \$600,000 contract for a ship in Dartmouth, we would limit the bidding to the Atlantic provinces and Newfoundland.

Mr. Angus: I want to focus on airports. I gather that there is a new program within the ministry with regard to local advisory groups on federally controlled and operated airports. I have been told that there is a pilot project under way, and I think an advisory group is in place in one of the Saskatchewan cities. At some point in time, Thunder Bay will be included as well.

[Traduction]

M. Reid: A quel critère avez-vous recours pour l'attribution du contrat?

M. Quail: Il y a d'abord le prix, puis une évaluation effectuée par Approvisionnement et Services et la Garde côtière canadienne concernant l'aptitude du chantier naval à mener à bien les travaux. A compétence égale, c'est généralement le facteur prix qui est déterminant.

M. Reid: Prenons, à titre d'illustration, un navire qui nécessite des travaux de moins de cinq millions de dollars et dont le port d'attache est en Ontario. Si j'ai bien compris, il n'y aura pas forcément d'appel d'offres puisque le montant du marché est de moins de cinq millions de dollars.

M. Quail: Il y aurait quand même un appel d'offres, monsieur. Le critère des cinq millions de dollars ne s'applique qu'à la région géographique où l'appel d'offres serait lancé.

M. Reid: Je n'essaie pas de vous coincer, mais est-ce le cas pour tous les travaux de construction navale?

M. Quail: Oui, du moins s'il s'agit de navires de la Garde côtière.

M. Angus: Quelle est la nature exacte du critère géographique?

M. Quail: Si l'on parle du point de vue de la région des Grands lacs au sujet d'un navire de la Garde côtière de la région centrale nécessitant des travaux de moins de cinq millions de dollars. . .

M. Angus: Vous parlez de l'acquisition d'un navire pour la région centrale?

M. Quail: Non. Je pense à des travaux de réarmement maintenant, et non à une nouvelle construction. Dans le cas évoqué, l'appel d'offres se ferait dans la région du fleuve et des Grands lacs. Les chantiers invités à soumissionner seraient ceux du St-Laurent en amont de Montréal ainsi que ceux des Grands lacs.

Pour un contrat de six cent mille dollars se rapportant à un navire des Maritimes, il nous faudrait demander l'avis de nos collègues d'Approvisionnement et Services Canada, qui a les pouvoirs de passer les contrats. Nous avons la compétence technique pour la rédaction du cahier des charges et l'évaluation des soumissions d'un point de vue technique. L'évaluation des soumissions du point de vue juridique appartient à ASC. Par conséquent, pour un contrat de six cent mille dollars se rapportant à un navire de Dartmouth, nous limiterions l'appel d'offres aux provinces Atlantiques et à Terre-Neuve.

M. Angus: Revenons aux aéroports. Je crois comprendre qu'un nouveau programme ministériel est maintenant en place pour permettre aux groupes consultatifs locaux de faire valoir leur point de vue sur les aéroports réglementés et exploités par le gouvernement fédéral. On m'a dit qu'un projet pilote était en cours et qu'un groupe consultatif avait été créé dans une ville de la Saskatchewan. Il semble qu'à un moment donné Thunder Bay participera au programme.

[Text]

Could you advise me on what is happening with that program and whether or not it is true that vested interest groups are not participants? By vested interest groups, I mean both large and small tenants at an airport in terms of the air side or any of the suppliers. Only local business people are members of these boards.

Mr. McAree: We are in the process of providing greater opportunity for the local private sector and the local elected officials to become more involved in decision making at our airports. We have a program of developing what we are calling economic development boards, which would be advisory to the airport manager and occasionally to myself.

• 1650

We intend, and would like, to have the private sector on those particular boards. We also have another part of the program which we call consultative committees, and that is to take care of and allow input from the elected officials in the local area.

A third element for at least the larger airports is what we call a Transport Canada Municipal Engineering Co-ordination Committee, because we are dependent on each other to a large extent for municipal-type services. There is a bit of a pilot project going on at Saskatoon, I think. I am not sure that it is all in place, but there have been negotiations going on between our officials and city officials. I think that will go ahead. Thunder Bay is certainly welcome to be part of this program.

Mr. Angus: Just the title, economic development boards, suggests that it really has nothing to do with advising on the ongoing day-to-day operation or policy-making for a particular airport, and that it would deal more with getting more traffic in, or putting new businesses into the airport structure. Is that a correct assessment?

Mr. McAree: Mr. Chairman, we think that the primary interest should be in the contribution the airport can make to local economic development and the contribution that the business and community could perhaps make to economic development on the airport.

We are not saying that this group would not have the freedom to ask about and be involved in operating decisions. For instance, the proposal suggests that the annual business plan for the airport could be reviewed by the economic development committee. If they have a desire to be more involved, we would certainly accommodate that.

Mr. Angus: What avenue is there for the tenants of an airport, whether they be the small aircraft owners and operators, either recreational or commercial, or the main

[Translation]

Pourriez-vous faire le point concernant ce programme et nous dire s'il est vrai que les groupes qui possèdent des intérêts n'ont pas le droit de participer? Par groupes possédant des intérêts, je pense aux petits et aux gros locataires d'un aéroport, que ce soit à titre de transporteur ou de fournisseur. Seul les gens d'affaire locaux pourraient être membres de ces commissions.

M. McAree: Nous sommes en train de créer des mécanismes pour permettre aux entreprises locales et aux élus municipaux de participer davantage à la prise de décisions concernant nos aéroports. Nous nous employons à créer ce que nous appelons des commissions de développement économique, destinées à servir d'organe consultatif auprès du directeur de l'aéroport ou de moi-même, à l'occasion.

Nous avons l'intention—et nous y tenons beaucoup—de faire siéger des représentants du secteur privé à ces commissions. Une autre partie du programme consiste à former ce que nous appelons des comités consultatifs, permettant aux élus municipaux de faire connaître leurs points de vue.

Un troisième élément, du moins dans les grands aéroports, est constitué par le Comité de coordination des études techniques regroupant des membres de Transports Canada et des municipalités, car nous dépendons énormément les uns des autres pour les services de type municipal. Dans ce cadre, on compte une sorte de projet pilote à Saskatoon, je pense. Je ne sais pas si tous les éléments sont en place, mais des négociations ont eu lieu entre nos porte-parole et les fonctionnaires municipaux. Je pense que ce projet se concrétisera. Quant à Thunder Bay, nous l'accueillerions volontiers dans le cadre de ce programme.

M. Angus: La désignation même de ces commissions de développement économique porte à croire que celles-ci ne prennent pas part directement aux activités d'exploitation courantes ou à la prise de décision relative à l'aéroport, mais qu'elles ont plutôt pour mission de stimuler la croissance du trafic ou d'attirer de nouveaux commerces dans les aérogares. Cette impression est-elle exacte?

M. McAree: Monsieur le président, à notre avis, le principal intérêt de ces commissions devrait porter sur la contribution de l'aéroport au développement de l'économie locale ainsi qu'au rôle que peuvent jouer les entreprises et la collectivité dans ce développement économique.

Il n'est pas exclu que ce groupe s'intéresse aux décisions d'exploitation. Par exemple, le projet prévoit que le plan d'entreprise annuel de l'aéroport soit remis pour examen au Comité de développement économique. Les membres du Comité auraient donc la possibilité, s'ils le désiraient, de s'engager à ce niveau.

M. Angus: Quels sont les mécanismes possibles de participation des locataires de l'aéroport—propriétaires ou exploitants de petits avions, récréatifs ou commerciaux, ou

[Texte]

commercial carriers, to have ongoing, as opposed to crisis-related, participation in airport management?

Mr. McAree: Mr. Chairman, there have historically been communication vehicles at airports for ongoing consultation with the air carriers, the general aviation group, and the business community on the airport—the concessionaires and people operating commercial businesses on the airport. At the small airports that might perhaps be less formal than at the large airports, but at the large airports they are very definitely formal means of communicating. There are also national consultations that take place on a regular basis, particularly with the major air carriers and with the associations that represent the air carriers.

Mr. Angus: There is no committee structure per se for that purpose that would meet on a regular basis, where that the airport manager could test proposals for changing management structures or operating procedures—even economic development things—with those people who will probably feel the influence faster than anybody else.

Mr. McAree: Mr. Chairman, yes, there indeed are. At most airports the airline community has organized itself and has its own committee structure. Our airport officials meet with those committees or are asked to appear before those committees to explain what is going on and to talk about the future and so on. Conversely, there are formal means developed by Transport Canada or the airport manager for meeting regularly with his clientele.

Mr. Angus: Let me specifically switch to the Thunder Bay airport. Last year, in July 1986, a Thunder Bay Airport master plan was published by Transport Canada. Has that plan been adopted by the department as the policy document for an airport?

• 1655

Mr. McAree: No, it has not been adopted formally. It is a guide we would refer to for future decision-making for that particular airport.

Mr. Angus: The document recommends a capital program for the upgrading of the existing—I emphasize existing—terminal. What is the status of that upgrading program?

Mr. McAree: Recently there has been some concern locally that we are planning to expand the present building instead of building a new one. Our view at the moment is that we should expand the present one. It has an additional life of 15 to 20 years, and it is structurally sound. We will probably not make a final decision on it for some time because the aviation industry in that particular area is changing fairly rapidly these days.

[Traduction]

gros transporteurs commerciaux—à la gestion courante plutôt qu'exceptionnelle de l'aéroport?

M. McAree: Monsieur le président, il existe des mécanismes traditionnels de communication dans les aéroports qui permettent de consulter régulièrement les transporteurs aériens, le groupe de l'aviation en général et les commerçants de l'aéroport—c'est-à-dire les concessionnaires et les propriétaires des petites entreprises de l'aéroport. Dans les petits aéroports, ces mécanismes sont peut-être moins institutionnalisés que dans les grands, ou les communications sont établies en bonne et due forme. Par ailleurs, des consultations nationales ont lieu régulièrement, en particulier auprès des grandes compagnies aériennes et des associations qui représentent les transporteurs.

M. Angus: Mais il n'y a pas de comité comme tel, se réunissant régulièrement, permettant au directeur de l'aéroport de sonder le terrain lorsqu'il envisage des modifications à la structure administrative ou à la procédure d'exploitation—même dans le domaine du développement économique. Pourtant ce sont ces personnes qui sont les premières intéressées.

M. McAree: Monsieur le président, ce genre de comité existe effectivement. Dans la plupart des aéroports, les compagnies aériennes se sont organisées et possèdent leurs propres comités. Nos fonctionnaires des installations aéroportuaires rencontrent ces comités ou sont convoqués par eux lorsqu'il s'agit d'expliquer des changements, de discuter de projets d'avenir ou autres. Inversement, Transports Canada ou le directeur d'aéroport a mis en place des structures officielles afin de rencontrer régulièrement sa clientèle.

M. Angus: Permettez-moi d'aborder expressément la question de l'aéroport de Thunder Bay. L'an dernier, en juillet 1986, Transports Canada a publié un plan directeur portant sur l'aéroport de Thunder Bay. Est-ce que le projet constitue la politique du ministère à l'égard de l'aéroport?

M. McAree: Non, pas officiellement. Il s'agit de lignes directrices auxquelles nous sommes censés nous reporter lors de prises de décision concernant cet aéroport en particulier.

M. Angus: On recommande, dans ce document, un programme d'investissement destiné à améliorer l'aérogare actuelle, je dis bien actuel. Où en est-on de ce programme?

M. McAree: La question de savoir s'il y avait lieu d'agrandir l'aérogare actuelle plutôt que d'en construire un autre suscite certaines préoccupations au niveau local. Nous sommes plutôt d'avis qu'il vaut mieux agrandir l'aérogare actuelle, parce que sa structure est bonne et qu'il doit pouvoir durer encore 15 à 20 ans. Cela dit, nous ne serons pas probablement pas en mesure de prendre une décision définitive avant un bon moment, parce qu'on assiste à une évolution rapide du transport aérien.

[Text]

Mr. Angus: That is under reregulation.

Mr. McAree: Yes. Under the reregulation program it is becoming a bit of a commuter hub, which is a new role for the Lakehead airport. The object is to feed the jetliners, which have to travel mostly east-west, through the lakehead. The actual airline requirements are a little unsettled. Informally, the airlines tell me they are quite happy with the way it is today.

Mr. Angus: They are obviously not travelling on their own equipment and trying to get the baggage off. I am not being facetious. There is congestion as we move towards more and more airlines wanting to fly at the same time. We have seen this in the United States. We have an absolute zoo in that terminal, with up to four or five major airlines parked there at any one time, going and coming, with only one real holding room to deal with the passengers.

You say it will be some time. Do you have an idea when you would be going to Treasury Board for the necessary funding to begin an expansion of the terminal? I guess that would be the first step, once it gets out of your department.

Mr. McAree: No, not precisely. I would think it would be some time in the next two years.

Mr. Benjamin: Lots of luck.

Mr. Angus: What would be the impact of a concerted effort by officials in Thunder Bay to convince you to abandon the upgrading of the existing facility in favour of a brand new terminal located elsewhere within the airport structure? What would that do to your timetable? How much would it set it back?

Mr. McAree: I suspect it would set it back considerably.

Mr. Angus: Can you define "considerably"? Are you talking about two years or ten years?

Mr. McAree: It might be five years. We have insufficient cleared geography now to build a new terminal building. If we build a new terminal building, we would have to put in a totally new infrastructure to support it. We are probably talking about several million dollars.

Mr. Angus: Is it not true the tower the Minister will be opening within a week and a half would have to come down because of the changes in the ground patterns?

Mr. McAree: I think that particular building will certainly be in the way of a new terminal. Of course, this is the old tower we are talking about.

Mr. Angus: Under the renovation plan, I realize the old tower would come down. I am talking about the new tower the Minister will officially open at the start of

[Translation]

M. Angus: Vous voulez parler de la déréglementation.

M. McAree: Effectivement. Avec le programme de déréglementation, l'aéroport de Lakehead est devenu une plaque tournante pour les transports aériens régionaux. Il sert à amener les passagers jusqu'aux gros avions à réaction, qui font surtout l'aller-retour est ouest. En fait on ne sait pas très bien ce que souhaitent les compagnies aériennes, même si, officiellement, elles me disent être relativement satisfaites de la situation actuelle.

M. Angus: Bien sûr, étant donné—et je ne plaisante pas—qu'elles ne sont pas obligées d'utiliser leurs propres installations ni de débarquer les bagages. On commence à constater chez nous, comme aux États-Unis, une congestion croissante des aéroports; en effet, toutes les compagnies veulent les utiliser au même moment. On assiste à la pagaille la plus totale dans cette aérogare, avec quatre ou cinq grandes compagnies aériennes dont les avions se bousculent et une seule salle d'attente pour les passagers.

Vous dites qu'il faudra un certain temps pour régler ce problème. Savez-vous à quel moment vous allez présenter une requête au Conseil du Trésor afin d'obtenir les crédits nécessaires à l'expansion de l'aérogare? Je pense que ce serait tout naturellement la première étape, une fois la décision prise au niveau de votre ministère.

M. McAree: Je ne peux pas vous répondre avec précision, mais j'imagine que cela devra se faire d'ici un an ou deux.

M. Benjamin: Je vous souhaite bonne chance!

M. Angus: Si les représentants de Thunder Bay réussaient, grâce à un effort concerté, à vous convaincre de ne pas agrandir l'aérogare existante et d'opter pour la construction d'une nouvelle aérogare, située ailleurs à l'intérieur de l'aéroport, quel retard accuserait alors la mise en service des nouvelles installations?

M. McAree: J'imagine que cela la retarderait considérablement.

M. Angus: Qu'entendez-vous par «considérablement»? Serait-ce de l'ordre de deux ans ou plutôt de dix ans?

M. McAree: Je dirais quelque chose comme cinq ans. Le terrain n'est pas suffisamment viabilisé pour permettre la construction d'un nouvel aéroport et il faudrait, pour cela installer une infrastructure entièrement nouvelle. Avec, à la clef, un investissement de plusieurs millions de dollars, probablement.

M. Angus: Est-il exact que la tour de contrôle que le ministre se prépare à inaugurer d'ici une dizaine de jours était vouée à la démolition, à cause des changements subis par le terrain?

M. McAree: Je suis certain que ce bâtiment gênera la construction d'une nouvelle aérogare. Mais vous voulez parler, j'en suis sûr, de l'ancienne tour de contrôle.

M. Angus: Je sais bien que le plan de rénovation de l'aéroport prévoit la suppression de l'ancienne tour. Mais je veux parler de la nouvelle tour que le ministre doit

[Texte]

transportation week. I have been told it does not fit into a new terminal scenario. It would have to be torn down and rebuilt elsewhere.

Mr. McAree: Mr. Chairman, that is not quite true.

Mr. Angus: Okay. To make it clear I do not support the position of the City of Thunder Bay to go for a new terminal, I think it would be a waste of taxpayers' money. You are correct: the existing terminal, even with its inadequacies, is upgradable. It is in a location which ties into the existing ground transportation structure. It just makes economic sense to upgrade what we have. I think we are talking about an additional 50% of the square footage which would be required to build a very large structure. I think we are talking of in excess of \$20 million to \$30 million, if not higher.

• 1700

Mr. McAree: Mr. Chairman, I appreciate that input.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. I apologize, gentlemen, for not having been here earlier.

Mr. McAree, when you talk about reports, if we refer to the Thunder Bay report or the report that I had on my desk last week on the Gulf of St. Lawrence, is your department continually updating these reports, monitoring traffic and security systems? If we talk about equipment that is needed in one airport, regardless of where it might be in our country, if there is a DME localizer coming out of one area where it could best be placed into another area... do you have a continuous monitoring of those reports?

Mr. McAree: Mr. Chairman, yes, we have ongoing study programs on the aviation side as well as the airport side of the department. Master plans, though, seem to raise expectations beyond our ability to respond and so we have reduced the number of master plans that we plan to have on the airport side of the business. We are really calling them guides to future decision-making as opposed to firm plans that will in fact be implemented because we cannot guarantee that anyway.

Mr. Withers: Mr. Chairman, I wonder if I can give a supplementary to your question, because I think you were also asking about the air navigation system changes.

The Vice-Chairman: Right.

Mr. Withers: Under the Canadian Airspace Review Program working with the carriers and the interested parties in the industry, we keep that ANS program under review. So questions about locations of precision landing aids, of navigational aids, are so done in consultation, not only with the user communities. . .

[Traduction]

inaugurer officiellement au début de la semaine des transports. On me dit qu'elle ne cadre pas avec le projet de construction d'une nouvelle aérogare et qu'il faudrait par conséquent la démolir et l'ériger ailleurs.

M. McAree: Monsieur le président, cela n'est pas exact.

M. Angus: Parfait. Pour mettre les choses bien au point, je n'appuie pas la position de la municipalité de Thunder Bay: je pense que la construction d'une nouvelle aérogare représenterait un gaspillage de deniers publics. Vous avez raison de dire, malgré ses imperfections, l'aérogare actuelle peut très bien être améliorée. Par ailleurs, elle s'intègre bien à l'infrastructure actuelle de transport terrestre. Il est donc beaucoup plus rentable d'améliorer les installations existantes. Il faudrait donc envisager d'augmenter la superficie actuelle d'environ 50 p. 100, afin d'obtenir un aérogare de très grande dimension, au bas mot, un investissement de 20 à 30 millions de dollars.

M. McAree: Monsieur le président, je suis reconnaissant de cette intervention.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Angus. Mes excuses, messieurs, pour n'avoir pas pu me joindre à vous plus tôt.

Monsieur McAree, puisque nous parlons de rapports, il y a effectivement le rapport concernant Thunder Bay, mais aussi celui qui se trouvait, la semaine dernière sur mon bureau, à propos du golfe du St. Laurent; j'aimerais savoir si votre ministère met continuellement à jour ses rapports et s'il suit de près l'évolution du trafic mais aussi les systèmes de sécurité? Par exemple, en matière d'équipement des aéroports, où qu'ils se trouvent, j'aimerais savoir si vous étudiez les rapports concernant, par exemple, le meilleur emplacement possible pour un radiophare d'alignement de piste ou tout autre équipement de ce genre?

M. McAree: Effectivement, monsieur le président, nous suivons ce qui se passe au niveau du transport aérien en tant que tel comme nous le faisons pour les aéroports. Cela dit, étant donné que les plans directeurs semblent dépasser nos capacités de réaction, nous avons quelque peu réduit le nombre de plans directeurs touchant les aéroports. C'est pourquoi nous les appelons lignes directrices en vue des prochaines prises de décisions, par opposition à des plans dirigistes, dont nous ne serions de toute façon pas en mesure de garantir l'application.

M. Withers: Monsieur le président, me permettez-vous de prolonger votre question puisqu'il semble que nous nous intéressions tous les deux aux modifications apportées au système de navigation aérienne?

Le vice-président: Je vous en prie.

M. Withers: Aux termes du Programme de revue de l'espace aérien du Canada, auquel participent les transporteurs et les autres parties intéressées de ce secteur, nous surveillons l'application de ce programme concernant le système de navigation aérienne. C'est pourquoi les décisions concernant l'emplacement des

[Text]

For example, I understand there was a question earlier today by Mr. Fulton, who is not here at the moment. He was asking about the Microwave Landing System Program in British Columbia, and I just wish to put into the record that in fact we are consulting with the provincial government on the MLS program as to the priorities of the various locations in the province. This is a continuing consultative program.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Before I start, I just want to wish Mr. Angus well, because it took 15 years to get the expansion of the Regina Airport. They started in 1970 and they got it finished in 1986.

Mr. Angus: You have to plan it sometime, Les.

Mr. Benjamin: There was money in the estimates every year that never got spent.

The Vice-Chairman: Perhaps, Mr. Benjamin, you could congratulate Mr. Angus after the committee has adjourned.

Mr. Benjamin: He is starting his now in the hopes that he will have it done by 1995 or 2000.

Mr. Angus: I will be around.

Mr. Benjamin: A quickie. Three-point seatbelts—when can we expect an announcement on mandatory installation of shoulder harnesses in the back seats of automobiles? There has been a lot of evidence and a lot of reports and everything else, and I believe the department has been studying it and you are about ready to make a recommendation or an announcement.

Mr. Withers: Regrettably, Mr. Chairman, I do not have the detail on that here today, but I will undertake to provide it to the committee.

Mr. Benjamin: Are you expecting to make an announcement of some kind soon?

Mr. Withers: We have just had, Mr. Chairman, what we consider a very successful forum on restraints covering the broad spectrum of the question, everything from airbags through to child restraints and the three-point rear seat arrangement, and I do know that on what I would call a voluntary basis, a number of manufacturers have already made provision to bring these in as an option. We are considering the regulatory side of it and, as I say, I do not have the latest chapter and verse on where we are on that today, but I shall undertake to provide it.

[Translation]

aides à l'atterrissage ou à la navigation sont prises en consultation, non seulement avec les usagers. . .

À titre d'exemple, M. Fulton, qui nous a quittés, a posé tout à l'heure une question concernant le système d'atterrissage à micro-onde utilisé en Colombie-Britannique; j'aimerais, à ce propos, déclarer officiellement que nous sommes en consultation avec le gouvernement provincial à propos du système d'atterrissage à micro-onde pour le choix d'emplacement prioritaire dans la province. Il y a donc un programme consultatif permanent.

Le vice-président: Je vous remercie. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur le président. Avant de commencer, je voudrais dire à M. Angus que je lui tiens les pouces bien fort, parce qu'il nous a fallu une quinzaine d'années pour obtenir l'agrandissement de l'aéroport de Régina. Ils ont commencé en 1970 et les travaux n'ont été terminés qu'en 1986.

M. Angus: La planification y est peut-être pour quelque chose, Les.

M. Benjamin: Tous les ans, une partie du budget demeurerait inutilisée.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, vous pourriez peut-être attendre que la séance soit levée pour féliciter M. Angus.

M. Benjamin: Il commence donc ses travaux aujourd'hui en espérant que l'aéroport sera terminé d'ici 1995 ou même l'an 2000.

M. Angus: Et je compte bien y être.

M. Benjamin: Je serai bref. Tout d'abord, pour ce qui est des ceintures de sécurité à triple point de fixation, peut-on s'attendre à ce que l'installation de baudriers devienne bientôt obligatoire pour les sièges-arrière des automobiles? On en a beaucoup parlé, les études se sont succédées et je crois savoir qu'après avoir étudié la question, votre ministère est sur le point de formuler une recommandation ou même d'édicter un nouveau règlement.

M. Withers: Monsieur le président, je regrette de ne pas pouvoir vous répondre de façon détaillée pour l'instant, mais je m'engage à fournir ces renseignements au comité.

M. Benjamin: Mais pensez-vous annoncer prochainement une mesure dans ce domaine?

M. Withers: Nous avons tenu tout récemment, monsieur le président, une consultation tout à fait réussie, selon nous, sur tout un éventail de questions touchant la sécurité, depuis les coussins pneumatiques jusqu'aux techniques permettant de limiter les mouvements des enfants, en passant par la ceinture de sécurité à triple point de fixation; je suis en mesure de répondre qu'un certain nombre de constructeurs ont déjà pris l'initiative de proposer ces systèmes en option. Nous envisageons effectivement d'édicter certains règlements en la matière mais, comme je le disais il y a un instant, je ne puis

[Texte]

Mr. Angus: Sir, at the same time, when you report back, would you also indicate what you are doing about those pseudo-truck bodies, the ones that are used as passenger vehicles but are not designed in the same way as cars are, with the overhead protection, what have you. There have been a lot of press reports about that.

• 1705

Mr. Withers: We would be happy to do it, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Is it the intention of the department to privatize the two duty-free liquor stores at Pearson International Airport? I am asking because there are 80 employees at those two stores who are employees of the Liquor Control Board of Ontario. They are feeling nervous, uncertain and insecure, and they have asked me to raise this matter with you and the Minister.

By privatizing, I presume they mean you are going to throw it wide open for tenders to operate a duty-free liquor store. They would still have to get the liquor from the Liquor Control Board of Ontario. What is the situation there? What are your intentions?

Mr. Withers: Thank you, Mr. Chairman. I will ask Mr. McAree, who is more up to date on the state of—

An hon. member: Ask Mr. Clifford; he probably knows.

Mr. McAree: Mr. Chairman, negotiations have been going on for some time with the Liquor Control Board of Ontario to allow their liquor outlet in the terminal buildings at Toronto to be operated by our duty-free concessionaire. We have been making some reasonably good progress with the Ontario government. They have consistently told us there is no threat whatsoever that the employees they now have in those liquor outlets would be unemployed and that they can absorb them into their other liquor outlet program in Toronto.

Mr. Benjamin: Why would you want to concern yourself with a private concessionaire handling the booze, if it is still under the Liquor Control Board of Ontario? Surely it is no concern of yours, as long you are getting the lease fees for the floor space and whatever other charges you might levy. Why are you involving yourself in something...? Have the private, duty-free shop concessionaires asked you to make representation on their behalf? Should they not be making representations directly to the LCBO? Why are they involving you? Why should you get involved in it in the first place?

Mr. McAree: Mr. Chairman, I guess our duty-free operator, who basically sells gifts as opposed to liquor, has

[Traduction]

répondre de façon précise et détaillée aujourd'hui; je m'engage néanmoins à fournir ces renseignements au comité.

M. Angus: Est-ce que vous voudrez bien en profiter pour nous dire quelles mesures vous comptez prendre concernant les voitures dont la carrosserie ressemble à celle d'un camion mais qui servent en fait surtout aux transports de personnes, en dépit du fait qu'elles ne présentent pas les mêmes systèmes de protection, au niveau du toit de l'habitacle, par exemple. On en a beaucoup parlé dans la presse.

M. Withers: Ce sera bien volontiers, monsieur le président.

M. Benjamin: Votre ministère a-t-il l'intention de privatiser les deux débits de boisson hors taxes de l'aéroport international Lester B. Pearson? Cette question me préoccupe, car il y a là 80 employés de la Régie des alcools de l'Ontario. Ces personnes sont inquiètes pour leur emploi et m'ont demandé de vous poser la question, ainsi qu'au ministre.

J'imagine que pour eux, la privatisation signifie que vous allez lancer un appel d'offre générale pour l'exploitation d'un débit de boisson hors taxes. Ce dernier devra d'ailleurs s'approvisionner auprès de la Régie des alcools de l'Ontario. J'aimerais savoir quelle est la situation et quelles sont vos intentions.

M. Withers: Je vous remercie, monsieur le président. Je vais demander à M. McAree de répondre, car il est mieux informé que moi sur la situation actuelle. . .

Une voix: Posez donc la question à M. Clifford, il est sans doute bien placé pour vous répondre.

M. McAree: Monsieur le président, voilà déjà quelque temps que des pourparlers ont été entamés avec la Régie des alcools de l'Ontario afin d'autoriser l'exploitation de notre boutique de boissons alcoolisées hors taxes par un concessionnaire. Ces pourparlers avancent relativement bien et les représentants du gouvernement de l'Ontario nous ont toujours affirmé que les personnes employées à l'aéroport de Toronto n'avaient rien à craindre pour leur emploi, car elles pourraient être employées dans d'autres magasins de la Régie des alcools de l'Ontario dans la région de Toronto.

M. Benjamin: Mais pourquoi tenez-vous à ce que ces boissons alcoolisées soient vendues par un concessionnaire privé étant donné qu'il devra passer, de toute façon, par la Régie des alcools de l'Ontario? Je ne vois pas en quoi cela vous concerne, à partir du moment où vous obtenez le loyer souhaité et les autres redevances que vous percevez. Pourquoi vous intéressez-vous à cette question? Est-ce que les concessionnaires vous auraient demandé d'intervenir en leur nom, et ne pensez-vous pas qu'ils devraient s'adresser eux-mêmes à la Régie des alcools de l'Ontario? Qu'avez-vous à voir avec toute cette affaire?

M. McAree: Monsieur le président, je pense que le gérant de la boutique hors taxes, qui vend d'ailleurs des

[Text]

in fact made his own representations to the Liquor Control Board of Ontario. We are acting certainly in support of it and we are—

Mr. Benjamin: Why? Of what concern is it to you?

Mr. McAree: I was just coming to this, Mr. Benjamin. The concern we have is that the duty-free shopping now at Toronto in each of the terminals is a two-stop process, because they are operated by different operators. We would like to have one-stop duty-free shopping, and we would like the liquor outlets to have the benefit of the worldwide advertising program of our present duty-free operator, who does operate worldwide. The forecast for a sales increase under the program is pretty substantial.

Mr. Benjamin: Can you assure us then that if there is a changeover... or put it this way: can you assure us that no changeover will be allowed, unless you are satisfied that the jobs of the present 80 employees, or thereabouts, are not jeopardized and in fact are being safeguarded?

Mr. McAree: Mr. Chairman, the only assurance we can relay on this is the assurance the Liquor Control Board of Ontario itself offers to us. It is quite clear in our discussions so far that they do not see it as a problem of any kind.

Mr. Benjamin: I would like to return for one moment to the whole matter of the firefighting service. I am not going to talk about the Bobby Stadnyk case in Regina, but I am going to ask you a supplementary to it. In the whole matter of the hiring of women in various occupations in the department, can you tell me the ratio of women to men in firefighting and in other branches? Do you have a target number? Do you have a program for hiring women in fire-fighting and other branches that you could tell us about?

• 1710

Mr. Withers: The answer is yes, we do have an equal opportunity program to insure employment equity with definite targets, including targets for what are sometimes described as the non-traditional trades or roles. We would be happy to provide you with the figures that cover a substantial number of our classifications; everything from seagoing officers through air traffic controllers.

Mr. Benjamin: Please include the fire-fighting, would you?

I have in my hand here a real socialist document called *Report on Business*. Turning now to the operations of VIA Rail, since they do not have a legislative mandate, to quote Walter Stewart:

What a way to run a railroad. As the rest of the world rediscovers train travel, our own VIA Rail delivers bad service at a huge loss. But do not blame the men who run the trains; they are not in charge.

[Translation]

cadeaux beaucoup plus qu'il ne vend de l'alcool, a effectivement fait certaines démarches auprès de la Régie des alcools de l'Ontario. Nous cherchons sans aucun doute à l'appuyer, et nous sommes...

M. Benjamin: Mais pourquoi donc? Qu'est-ce que cela peut vous faire?

M. McAree: J'y arrive, j'y arrive, monsieur le président. La difficulté tient au fait que dans chacun des terminaux de l'aéroport de Toronto, il y a plusieurs exploitants. Nous aimerions que ces achats se fassent en un seul et même endroit, de plus, nous souhaitons bénéficier de la campagne publicitaire à l'échelle mondiale lancée par l'exploitant de notre boutique hors taxes. En effet, notre concessionnaire opère à l'échelle mondiale et il prévoit une forte augmentation du volume de ses ventes.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous assurer qu'en cas de changement... attendez, je vais formuler les choses autrement: pouvez-vous nous assurer que l'on opérera aucun changement tant que vous n'aurez pas la garantie que les 80 emplois en question ne seront pas menacés, je dirais même qu'ils seront protégés?

M. McAree: Monsieur le président, nous ne pouvons que vous transmettre l'assurance qui nous a été donnée par la Régie des alcools de l'Ontario. Or, il est clair, d'après nos pourparlers avec la Régie, que l'on ne prévoit aucun problème dans ce domaine.

M. Benjamin: Permettez-moi de revenir un instant sur la question des services de pompiers. Je n'évoquerai pas le cas de Bobby Stadnyk à Regina, mais j'aimerais vous poser une question complémentaire: pouvez-vous me dire quelle est la proportion de femmes engagées dans les services de pompiers, mais aussi dans les autres secteurs de votre ministère? Vous êtes-vous fixé certains objectifs en la matière? Avez-vous pris certaines initiatives afin d'engager des femmes dans les services de sapeurs-pompiers mais aussi dans d'autres secteurs de votre ministère?

M. Withers: Nous avons effectivement un programme d'égalité de chances qui visent à accorder de l'équité en matière d'emploi et que nous avons assorti d'un certain nombre d'objectifs, notamment pour certains métiers considérés comme non traditionnels pour les femmes. Ce programme couvre d'ailleurs un large éventail de fonctions, depuis le personnel maritime navigant jusqu'aux aiguilleurs du ciel, et nous nous ferons un plaisir de vous fournir des chiffres là-dessus.

M. Benjamin: Vous n'oublierez pas les sapeurs-pompiers, c'est promis?

Par ailleurs, j'ai en main un document socialiste appelé *Report on Business*. J'en viens à présent à VIA Rail, qui ne dispose pas d'un mandat législatif. Quoi qu'il en soit, je cite Walter Stewart à ce propos:

Étrange façon de gérer une société de chemin de fer. Alors que le reste du monde redécouvre les joies du voyage en train, notre brave VIA Rail fournit un service pitoyable et s'arrange en plus pour avoir un

[Texte]

This brings me back to the Canadian Transport Commission report of 1984 in which Mr. Stewart states that passenger cars are functionally obsolete both before and after they receive maintenance.

Now, this comes from the CTC, and not from Mr. Stewart or myself. Was that kind of report even thought of or considered in the decision of the Minister and the government not to purchase new rail passenger cars? The refurbishing has gone around and will go around again, whether you call it modernizing or whatever. I believe that some cars were converted to electricity, at least a few of the older ones were, and now you are going to do a bunch more, but they are still functionally obsolete.

In light of that kind of reporting, let alone all the other submissions and reports from experts about the necessity to get those new rail passenger cars ordered, when the Minister says that this is put off indefinitely, does indefinitely mean the 10 to 15 years further life expectancy of these modernized cars? Does it mean that you will look at this again next year?

What is the rationale for continuing the uneconomic aspects of refurbished railway cars year after year, when you know, I know and everybody else knows that what you would save in operating and maintenance costs on new equipment is a nice cost recovery and reduces operating subsidies required by VIA Rail? Could you please explain to an innocent stubble jumper like myself what the rationale is for that decision?

Mr. Mulder: First of all, I do not want to repeat ground that was already well covered this morning when Mr. Crosbie appeared because I think he dealt in large part with some of the points Mr. Benjamin raised.

Mr. Benjamin: He never answered the rationale.

Mr. Mulder: I will deal with that. I also want to point out that while Mr. Stewart's article is well written, it is not always factually correct. For example, he refers to the fact that the LRCs were made in the U.S., but something you and I and everybody else in the world knows, and I assume Mr. Stewart could have found it out very quickly, was that they were made here in Canada.

Mr. Benjamin: That is right. You notice I did not quote him, but quoted the CTC.

• 1715

Mr. Mulder: The CTC study was very much considered. As a matter of fact, in the CTC study they referred to they were functionally obsolete both before and after maintenance. As the Minister says, we are not going to do maintenance work. We are going to overhaul them

[Traduction]

énorme déficit. Mais n'allez pas vous en prendre au personnel de VIA Rail: ces gens-là ne sont pas aux commandes.

Cela me ramène au rapport de la Commission canadienne des transports pour l'année 1984, à propos duquel M. Stewart déclare que les wagons voyageurs sont fonctionnellement dépassés avant même d'entrer dans le cycle de maintenance.

Mais ce n'est au fond ni M. Stewart ni moi-même qui déclarent cela: c'est tout bonnement la CCT. Est-ce que l'on a au moins pris en compte ce genre de rapport lorsque le gouvernement a décidé de ne pas acheter de nouveaux wagons voyageurs? Parce que, pour ce qui est de la remise en état, on dirait qu'elle n'a pas de fin. Je crois que certains wagons ont été convertis à l'électricité, en tout cas quelques-uns des plus anciens, et que vous comptez étendre l'opération à bon nombre d'autres wagons, ce qui ne les empêche pas d'être techniquement dépassés.

Compte tenu de ces informations, sans parler des nombreux rapports d'experts et autres recommandations insistant sur la nécessité d'acheter de nouveaux wagons pour voyageurs, j'aimerais savoir ce que le ministre entend lorsqu'il dit que la décision serait reportée pour une période indéterminée. Est-ce que cela va au-delà des dix ou quinze années de vie supplémentaire dont bénéficient les wagons que l'on a modernisés? Ou est-ce que la question sera étudiée à nouveau l'an prochain?

J'aimerais savoir comment on justifie la rénovation de ces anciens wagons, alors qu'on sait très bien qu'elle n'est pas rentable et que tout le monde sait qu'en achetant de nouveaux équipements, on réduirait les frais d'exploitation et de maintenance, sans parler des subventions que VIA Rail engloutit chaque année. Pourriez-vous expliquer au pauvre techno que je suis la raison d'une telle décision?

M. Mulder: Permettez-moi de préciser que je ne tiens pas à répéter ce qui a déjà été dit, et bien dit par M. Crosbie ce matin. Je crois en effet qu'il a répondu à une bonne partie des questions soulevées par M. Benjamin.

M. Benjamin: Il ne nous a jamais expliqué la raison.

M. Mulder: J'y viens. Je voudrais également souligner que l'article de M. Stewart, quoique d'un style remarquable, ne s'appuie pas toujours sur des faits exacts. Par exemple, il dit que les wagons «légers, rapides, confortables» ont été fabriqués aux États-Unis. Or, chacun sait qu'ils ont été fabriqués au Canada et s'il s'était un tout petit peu renseigné, M. Stewart l'aurait su également.

M. Benjamin: C'est exact. Mais vous aurez remarqué que je ne l'ai pas cité lui, mais que j'ai cité la CCT.

M. Mulder: On a bel et bien tenu compte de l'étude de la CCT. En fait, on dit dans cette étude que les wagons étaient techniquement dépassés avant et même après le début du cycle de maintenance. Comme l'a dit le ministre, il ne s'agit pas de maintenance, mais de remise à neuf. En

[Text]

because the CTC referred to the fact that when they were upgraded before, when the interiors were changed and so on, nothing was changed in the electrical system, nothing was changed in the heating system, nothing was changed in substance in their water and toilet systems, etc.

What this one is going to be doing is a complete overhaul of the units, so that the heat will be provided electrically, no longer by steam. There will be an upgrading again of the interior. Some of the water systems and the air conditioning systems will all be changed, so that it is just more than just maintaining it, or doing a slight overhaul. It is a complete overhaul of the equipment.

Concerning the rationale, all I can do is repeat what Mr. Crosbie said quite eloquently and factually this morning: (1) the government had a limited amount of money; (2) the overall cost was higher than was earlier estimated; (3) by overhauling them, we will get life out of them for 10 or 15 years. To the extent to which rail passenger continues indefinitely, some time over a period in the next five to ten years the government will certainly have to decide whether or not new equipment should be ordered. That is not a decision the government is prepared to make now because of the cost involved.

Mr. Benjamin: Do you recognize that sooner or later you are going to have buy them, anyway? In the meantime you keep re-spending money on refurbishing.

Mr. Mulder: Yes, the government is aware that if rail passenger continues over the next 10, 20 years, the government is going to have to decide on new equipment at some stage.

Mr. Benjamin: Why do you say if? Is it not the intention for the long, long haul?

Mr. Mulder: I have no idea. I cannot prejudge what a government of the day will decide in 1992 or in 1997. Governments do as governments want. But in the meantime, I should also hasten to add that when Dr. Horner produced his Rail Action Task Force Report, it was recognized that while the government would, at least based on his recommendation, have to get new equipment, we might also have to fix up existing equipment, because even the schedule for the new equipment would not obviate the need to take some of the existing ones now and fix them up. It would probably take 10 years to get all that new equipment in trains. What we are now doing is not inconsistent with what Dr. Horner recommended.

Mr. Benjamin: You need some lead time. You are stuck with some of this refurbishing anyway.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Benjamin: You need three years' lead time to start getting new equipment on stream. I know that. I have said

[Translation]

effet, la CCT a dit que l'on avait déjà réaménagée l'intérieur de ces wagons, mais sans toucher au système électrique, ni au chauffage ni au sanitaire, etc.

Cette fois-ci, les wagons vont être entièrement modernisés et la chaleur sera produite par électricité et non plus par vapeur. L'intérieur sera rénové une fois de plus mais on en profitera pour changer certains des systèmes de circulation d'eau et de climatisation. Vous voyez donc qu'il ne s'agit pas simplement de maintenance, ni même de révision, mais d'une modernisation complète de l'équipement.

Quant à la justification, je ne puis que reprendre ce que M. Crosbie a dit fort éloquentement ce matin, en s'appuyant sur des faits: (1) le gouvernement ne disposait que d'un budget limité; (2) le coût de l'opération était supérieur aux prévisions; (3) en modernisant ces wagons, nous prolongeons leur vie de dix à quinze ans. Si le service ferroviaire destiné aux voyageurs est maintenu pour une période indéterminée, on a tout lieu de penser que d'ici cinq à dix ans, le gouvernement devra décider s'il y a lieu de commander de nouveaux wagons. Mais, compte tenu des frais que cela occasionnerait, il préfère s'abstenir d'une telle décision pour l'instant.

M. Benjamin: Mais êtes-vous prêt à reconnaître que, tôt ou tard, vous allez devoir en acheter et qu'entre temps, vous continuez à dépenser des sommes considérables pour leur remise à neuf?

M. Mulder: Effectivement, le gouvernement sait très bien que si le service ferroviaire pour voyageurs est destiné à durer au moins dix ou vingt ans encore, il faudra bien renouveler l'équipement.

M. Benjamin: Pourquoi dites-vous: «si le service ferroviaire est maintenu»? N'est-ce pas une chose acquise?

M. Mulder: Je n'en sais rien. Je ne saurais vous dire ce que décidera le gouvernement en 1992 ou en 1997, parce que les gouvernements sont maîtres de leurs décisions. Mais je m'empresse d'ajouter que lorsque M. Horner a présenté le rapport du groupe de travail sur les transports ferroviaires, il était clair que, même si le gouvernement—notamment en raison de sa recommandation—allait devoir acquérir de nouveaux équipements, il nous faudrait peut-être aussi remettre à neuf les équipements existants, car les achats de matériel nouveau ne couvriraient pas tous les besoins et il faudrait une dizaine d'années pour le mettre en service. Vous voyez donc que nos initiatives actuelles ne sont pas en contradiction avec la recommandation de M. Horner.

M. Benjamin: Il vous faut un certain temps, effectivement, d'autant que vous avez à présent tout ce matériel rénové sur les bras.

M. Mulder: C'est exact.

M. Benjamin: Je sais qu'il vous faut trois ans entre le moment où vous passez la commande et celui de la mise

[Texte]

that since 1976. This is now the eleventh bloody year we have been going through the same thing.

I want to go now to the Atlantic Pilotage Authority decision. To award a contract to a higher bidder, East Coast Marine Service will be bringing a boat up from the United States. I am just wondering why we are paying more to put Americans to work. There was a local bidder who put Cape Bretoners to work—

An hon. member: That had the job before.

Mr. Benjamin: Yes, they had the job before, but now as I understand it, they are bringing a boat up from New York. The bid was \$30,000 per year higher and they would not be hiring as many local workers. Has the department looked into this and checked up on the Atlantic Pilotage Authority on that one. Can you inform us about that—the reason for the decision and whether or not it is going to be corrected?

Mr. Quail: The Atlantic Pilotage Authority did go to tender when the existing pilot boat contract came up for renewal. They received four tenders and they put these tenders to what they had called a Pilot Boat Committee which was made up of members of the Authority.

They reviewed the four tenders in January, and the committee did not reach a clear decision on two of the bids. On the basis of the inability of the Boat Committee, a subcommittee of the board, to reach a decision, they put both to the APA's board of directors, i.e. Northeast Marine Services Limited, Captain Slater's company, and East Coast Marine Services, which had previously had the contract for North Sydney. That is the company that had the American boat under purchase. Both of them are Canadian companies.

• 1720

It was the committee's opinion that the former company, Northeast Marine Services, would provide a better service at lower cost; and that the latter company, East Coast Marine Services, had a better boat.

On that basis the board met. At a subsequent meeting in January they came to the conclusion that it was in the best interests of the authority to go with East Coast Marine Services. The grounds for the decision were that it would provide a better boat, and that they would not find themselves in the monopoly position for pilot boat services in Cape Breton.

That is the situation today. That contract has been awarded. East Coast Marine Services is providing the service for pilot boat services at Canso. The Minister has asked us to look into the awarding of that contract. We have that under hand. We have not got that completed, but we were required to go back and report to the Minister, and that will be done in the near future.

[Traduction]

en service des nouveaux équipements. Je l'avais d'ailleurs dit en 1976. Voilà onze maudites années que nous sommes embarqués dans ce système.

J'aimerais à présent passer à la décision qu'a prise l'administration de pilotage de l'Atlantique, à savoir allouer un contrat au mieux disant, *East Coast Marine Service*, qui va faire venir un bateau des États-Unis. Je me demande pourquoi nous devons payer plus cher pour donner du travail aux Américains. Après tout, il y avait un soumissionnaire local qui aurait engagé des habitants du Cap-Breton. . .

Une voix: Qui faisait déjà ce travail.

M. Benjamin: C'est vrai. En plus, il faisait déjà ce travail. En tout cas, on nous dit qu'à présent, on va faire venir un bateau de New York, pour 30,000\$ de plus par an et qu'ils n'engageront pas de travailleurs locaux. J'aimerais savoir si votre ministère s'est penché sur cette question et a fait les vérifications nécessaires auprès de l'administration de pilotage de l'Atlantique. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est de cette décision et si l'on a l'intention de la rapporter?

M. Quail: L'administration de pilotage de l'Atlantique a effectivement lancé un appel d'offres lorsque le contrat de pilotage est arrivé à expiration. Elle a reçu quatre soumissions, qui ont été transmises à ce que l'on appelle un comité du pilotage composé de membres de l'administration.

Les quatre soumissions ont été étudiées au mois de janvier mais le comité n'a pas pu se prononcer de façon définitive sur deux d'entre elles. C'est pourquoi on a demandé au conseil d'administration de l'APA de trancher entre *Northeast Marine Services Limited*, la société du Capitaine Slater et *East Coast Marine Services*, qui détenait jusque là le contrat pour North Sydney. C'est cette dernière qui a fait l'acquisition du navire américain. Mais il s'agit de deux sociétés canadiennes.

Le comité a considéré que *Northeast Marine Services* était mieux placée, quant au prix et quant à la qualité du service; mais aussi que *East Coast Marine Services* possédait un meilleur navire.

C'est en fonction de ces prémisses que le conseil s'est réuni pour conclure, lors d'une réunion subséquente, au mois de janvier, qu'il était dans l'intérêt de l'administration d'opter pour *East Coast Marine Services*. La décision s'expliquait par la meilleure qualité du navire et par le fait que l'on éviterait une situation de monopole pour les services de pilotage au Cap-Breton.

Telle est donc la situation aujourd'hui. Le contrat a été attribué à *East Coast Marine Services*, qui assure le pilotage à Canso. Le ministre nous a demandé d'examiner la façon dont le contrat a été attribué. Nous n'avons pas terminé notre étude, mais, étant donné que l'on nous a demandé de présenter néanmoins un rapport au ministre, c'est ce que nous allons faire sous peu.

[Text]

Mr. Benjamin: Is that a new boat? It is one that is coming up from New York, I presume. Will it be manned only by Canadians, or are they bringing people up with the boat?

Mr. Quail: They bought the boat and brought it into Canada. It is in service now.

Mr. Benjamin: Did they buy the boat before or after they made the tender?

Mr. Quail: I do not know. Offhand, I think they did it before, but I cannot be sure. I can find that out and let you know, but I cannot answer that question now.

Mr. Benjamin: The contract is for how long?

Mr. Quail: It is for two to three years, I believe.

Mr. Benjamin: So we are looking at up to \$90,000 more for that tender.

Mr. Quail: I do not have the figures with me, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: According to the figures I have, The tender is \$30,000 a year higher. If it is a three-year contract, then you are looking at \$90,000. Is the boat \$90,000 better?

Mr. Quail: It certainly would be the view of the Atlantic Pilotage Authority, a board of directors composed of both users and pilots, that the best way to go in terms of providing an appropriate level of service to the customer was by going with East Coast Marine Services. They are the people who are on the spot; they are the people who have to deliver the service. I would only conclude that it is value for money.

Mr. Benjamin: Once you have made your analysis and report to the Minister, would you be good enough to provide us with your information so we can answer the complaints we have been getting?

Mr. Quail: The outstanding request to the Minister is from the Member of Parliament for that area. We would be preparing the background information for the Minister to respond to him. I am not sure if that would suffice to meet your requirements.

Mr. Benjamin: We will ask the Minister as well.

The Vice-Chairman: The ferry service that goes from Souris, Prince Edward Island to the Magdalen Islands, why was that service never included in the same service from Cape Breton to Newfoundland, the Prince Edward Island service and whatnot? It would seem logical to me that all the marine service, ferry service in the Maritime provinces should come under Marine Atlantic.

Mr. Mulder: I do not know historically how it happened. I have been involved in that for eight years, and it has been provided by a private operator. I think part of the reason is that CN inherited all the marine services that used to be provided by the Intercolonial Railway.

[Translation]

M. Benjamin: S'agit-il d'un nouveau bateau? J'imagine que c'est celui que l'on a amené de New York. Est-ce que l'équipage sera canadien, ou est-ce qu'on va faire venir aussi l'équipage?

M. Quail: Ils ont fait l'achat du navire, ils l'on amené au Canada et il assure à présent le service.

M. Benjamin: Est-ce que cet achat a été fait avant ou après l'appel d'offres?

M. Quail: Je ne sais pas. A première vue, je dirais avant, mais je n'en suis pas sûr. Je peux me renseigner, si vous le souhaitez.

M. Benjamin: Quelle est la durée du contrat?

M. Quail: Deux ou trois ans, je crois.

M. Benjamin: Il va donc y avoir 90,000\$ de plus à payer pour ce contrat.

M. Quail: Encore une fois, monsieur Benjamin, je n'ai pas les chiffres ici.

M. Benjamin: D'après mes chiffres, le contrat représente une dépense supplémentaire de 30,000\$ par an. Sur trois ans, cela fait 90,000\$. Est-ce que la qualité du navire justifie une telle somme?

M. Quail: En tout cas, le conseil d'administration de l'APA, qui est composé à la fois d'usagers et de pilotes, a considéré que *East Coast Marine Services* fournirait les meilleurs services. Ils connaissent la situation. A eux d'en faire la preuve et d'assurer le service, mais je crois que c'est une dépense justifiée.

M. Benjamin: Auriez-vous la bonté de nous faire parvenir un résumé des conclusions que vous comptez soumettre au ministre, afin que nous puissions répondre aux plaintes qui nous ont été adressées?

M. Quail: Au départ, c'est le député fédéral de la circonscription qui a présenté la requête au ministre et nous allons donc fournir à ce dernier les éléments nécessaires à une réponse. Je ne sais pas si cela répond à votre demande.

M. Benjamin: Nous nous adresserons également au ministre.

Le vice-président: Pourquoi n'a-t-on pas inclus le service de traversier entre Souris, l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine dans la liaison entre le Cap-Breton, Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard? Il me semblerait logique de regrouper tous les services de traversier des provinces maritimes sous la même autorité.

M. Mulder: Il faudrait faire l'historique de la question et je n'en ai pas les éléments. Cela fait huit ans que je travaille dans ce secteur et que le service est confié à un exploitant privé. Je crois que cette situation s'explique en partie par le fait que le CN a hérité de tous les services maritimes qui étaient auparavant fournis par *Intercolonial Railway*.

[Texte]

It used to be that Marine Atlantic was an operating arm of CNR. Later it was set up separately. Because those services from Souris to the Magdalen Islands were never part of CN's operation, they never became part of Marine Atlantic.

• 1725

The Vice-Chairman: I do not want to be very local on the question, but in terms of the Department of Transport, if it is more economical to run that service in the private sector, why should we not do the whole thing and get the government out of the rest of the [Inaudible—Editor]?

Mr. Mulder: Well, we have been divesting, if that is not an offensive word, some of our services. For example, in Newfoundland over the past five years we have taken some small local services out of Marine Atlantic's hands and put them up for tender to small operators. For example, Puddister Trading Company Ltd. from Newfoundland is running three services for us now that used to be run by Marine Atlantic. So in a number of cases we are saying that perhaps it is better to have small services run by small operators, not by Marine Atlantic.

The Vice-Chairman: I guess the point the Chairman was trying to make is that if the Magdalen Islands service is very efficient, then perhaps we should follow the example. One other question I would like to ask Mr. McAree, and I have asked it before, regards the airports. Travelling out of Ottawa quite often, going through Dorval in Montreal, why is it when I go through the airport security in Ottawa with a set of keys in my pocket I ring the buzzer, and I go through Dorval and the thing does not ring?

Do we have some kind of a standard? I do not know who turns up the waves or whatever it goes through. Is there some kind of a national standard?

Mr. Withers: Mr. Chairman, someone you have not met but who was introduced at the beginning is Mr. Rodocanachi, the Director General of Security and Emergency Planning.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Rodocanachi: Mr. Chairman, we have met under a different guise. I met you in Europe when I was in a different job.

The answer to that question is that the same standard is used for all those portals across Canada. We calibrate them daily with a device that is in fact equivalent to the smallest weapon we think is likely to be used there. But unfortunately, because of their limited capability, we found they are affected to some extent by outside fields. So if there is an underground cable, for example, in the area of the walk-through device, it may in fact make it more sensitive.

[Traduction]

A l'époque, *Marine Atlantic* dépendait du CNR. Ultérieurement, elle a été constituée en entité indépendante; mais étant donné que les services entre Souris et les Îles-de-la-Madeleine n'ont jamais fait partie du CN, ils n'ont jamais été intégrés à *Marine Atlantic*.

Le vice-président: Je ne veux pas abuser de questions à caractère local, mais en ce qui concerne le ministère des Transports, je crois qu'il est plus économique de faire exploiter ce service par le secteur privé; alors pourquoi ne pas tout simplement leur en confier intégralement l'exploitation et laisser le gouvernement tirer son épingle du jeu?

M. Mulder: Et bien, nous nous sommes effectivement délestés de certains de nos services. A Terre-Neuve, par exemple, nous avons enlevé certaines lignes locales à *Marine Atlantic* pour les proposer, par voie d'appels d'offre, à de petits exploitants. Par exemple, *Puddister Trading Compagny Ltd*, de Terre-Neuve, exploite actuellement, pour notre compte, trois lignes qui étaient auparavant du ressort de *Marine Atlantic*. Nous nous sommes ainsi rendu compte que, dans certains cas, il est préférable de confier certaines petites liaisons à de petits exploitants, plutôt qu'à *Marine Atlantic*.

Le vice-président: Je crois que le président voulait dire que si le service pour les îles-de-la-Madeleine est efficace, on pourrait peut-être suivre son exemple. J'aimerais poser une autre question à M. McAree, à propos des aéroports. Comment se fait-il que, lorsque je prends, comme je le fais souvent, l'avion à Ottawa pour me rendre à Dorval, le trousseau de clefs que je transporte dans ma poche déclenche la sonnerie du système de sécurité à l'aéroport d'Ottawa, mais que celui de Dorval ne réagit pas?

Je ne sais pas ce qui déclenche le système de sécurité, mais j'aimerais savoir s'il existe une norme nationale?

M. Withers: J'aimerais vous présenter M. Rodocanachi, directeur général de la planification de sécurité et d'urgence.

Le vice-président: Je vous remercie.

M. Rodocanachi: Monsieur le président, nous nous sommes déjà rencontrés mais j'occupais alors d'autres fonctions, en Europe.

Pour répondre à votre question, je dirais que nous avons une norme applicable à tous les portiques de sécurité au Canada. Tous les jours, nous les calibrons de manière à ce qu'ils réagissent à ce que nous considérons comme la plus petite arme risquant d'être utilisée ici. Malheureusement, étant donné que leurs capacités sont limitées, ils demeurent sensibles aux champs magnétiques extérieurs. Par conséquent, s'il existe un câble souterrain dans les parages du portique, cela risque d'en accroître la sensibilité.

[Text]

The calibration ensures that they meet our standard. Because of the outside effect in some airports, they may in fact for certain areas of your body be more sensitive than the calibration needs, because of those outside devices. In one place, there is even a radar device that affects the walk-through. We are continually trying through research to come up with a better walk-through portal. We are going to a free-field system, we hope, in the future. But at the moment the walk-through portals are all calibrated to the same standard. They will all pick up the weapon device. Some of them, as you have noted, and as far as the general public is concerned, are too sensitive.

The Vice-Chairman: But if I understand correctly, what you are telling me is that if I have a set of keys or package of gum in my pocket. . . because I do not ring the buzzer in Montreal and I ring it in Ottawa, any offensive materials I could be carrying on my body, or any other passenger. . . there is that safety there.

Mr. Rodocanachi: They all meet the minimum safety standard. Some of them go beyond that, unfortunately, because of the outside fields. Your bunch of keys, because it is not alarming in Dorval, means it is not the same size as the calibration of weapon. It alarms in Ottawa, unfortunately, because the field there is more sensitive than is needed.

The Vice-Chairman: It is probably better for politics, especially if you look at the way we are in the polls today. Mr. Angus.

Mr. Angus: I will not even bite on that one.

Just a couple of quick questions. The Canadian Aviation Safety Board came down quite some time ago with the report on the Wawa triangle. The Minister, I believe, had 60 or 90 days in which to respond. Can any of you gentlemen indicate when he will be replying?

Mr. Withers: Yes, Mr. Chairman. I think, Mr. Angus, you are referring to the report put out by the board suggesting that there were increased risks in that area—

Mr. Angus: Actually Wawa-Kenora was the—

Mr. Withers: Yes. The Minister, I am pretty sure, will be responding within the next day or two.

Mr. Angus: Okay. Terminal 3 for Toronto—is that going to be some form of lease arrangement?

The Vice-Chairman: It will be privately owned.

Mr. Angus: And who will actually own it, ultimately?

Mr. McAree: Yes, Mr. Chairman. There will be a legal agreement between Transport Canada and the builder, and one of the components in that legal agreement will be the lease of the land. But there will also be operating conditions and so on. It is a very extensive agreement we are talking about.

Mr. Angus: But who will own the building?

[Translation]

Cela dit, grâce au calibrage, nous sommes certains que la norme est respectée. Cela dit, en raison des installations situées à proximité, il se peut que, dans certains secteurs, l'appareil soit plus sensible que prévu. Je connais même un aéroport où le portique est affecté par l'à proximité d'un radar. Nous essayons continuellement d'améliorer le système et j'espère qu'un jour, nous aurons un système magnétique indépendant. Cependant, aujourd'hui, tous les portiques sont calibrés de la même manière et ils doivent détecter toutes les armes. Cependant, comme vous l'avez remarqué, certains sont trop sensibles et cela peut constituer un inconvénient pour le public.

Le vice-président: Si je comprends bien, s'il se trouve que je transporte sur moi un trousseau de clefs ou même un paquet de gomme à mâcher, le fait que la sonnerie se déclenche à Montréal mais qu'elle ne se déclenche pas à Ottawa n'enlève rien au fait que la sécurité est assurée.

M. Rodocanachi: Tous les portiques répondent à la norme minimale de sécurité. Certains, malheureusement, sont encore plus sensibles, à cause des champs magnétiques extérieurs. Si votre trousseau de clefs ne déclenche pas l'alarme à l'aéroport de Dorval, c'est parce que son calibrage ne répond pas à celui d'une arme. Malheureusement, l'appareil se déclenche à Ottawa parce que, ici, le champ magnétique est plus sensible.

Le vice-président: Je crois que cela vaut mieux du point de vue politique, surtout si l'on tient compte de notre cote de popularité actuelle. Monsieur Angus.

M. Angus: J'aime mieux ne pas aborder cette question.

Je serai bref. La Commission canadienne de la sécurité aérienne a récemment présenté un rapport sur le triangle de Wawa. Je crois que le ministre disposait de 60 ou 90 jours pour y répondre. L'un d'entre vous pourrait-il, messieurs, nous donner un avant-goût de sa réponse?

M. Withers: Certainement, monsieur le président. Je crois, monsieur Angus, que vous faites allusion au rapport de la Commission selon lequel les risques auraient augmenté dernièrement dans cette région. . .

M. Angus: En fait, il s'agissait de Wawa—Kenora. . .

M. Withers: C'est cela. Je suis certain que le ministre y répondra d'ici un jour ou deux.

M. Angus: Parfait. Passons à l'aérogare numéro 3 de l'aéroport de Toronto: va-t-on le mettre en location?

Le vice-président: Ce sera une installation privée.

M. Angus: Et qui en sera, en fin de compte, le propriétaire?

M. McAree: Monsieur le président, il y aura entente entre Transport Canada et le constructeur, laquelle portera entre autres sur la location du terrain. Mais il y aura également des conditions relatives à l'exploitation, parce que nous parlons d'un accord qui porte sur tout un ensemble de choses.

M. Angus: Et qui sera propriétaire du bâtiment?

[Texte]

Mr. McAree: The developer will own the building.

Mr. Angus: Will there be a component in there for that building to be purchased by the government at a period in time?

• 1730

Mr. McAree: Yes, there will.

Mr. Angus: Is it similar in a way to the proposal that was made by Trans-consortium for the VIA Rail cars in which they would build the cars, rent them to VIA and then, at the end of the rental period, make them available to VIA for purchase?

Mr. Mulder: No, because I do not believe that in the airport case we would be paying the lease, because the developer owns it, and they do not sell property to operators. In the other case that we discussed this morning, we would pay the lease.

Mr. Angus: As long as we own Air Canada is that not the same thing as VIA Rail?

Mr. Mulder: No, because it is not Air Canada that is going to be the developer.

Mr. Angus: Okay. Let me go briefly to the airport—and I will use the term—privatization program. I have taken a look at the figures for Thunder Bay based on 1984-85. Correct me if I am wrong, but under the Minister's proposal the air transportation tax does not go with any airport. Also, what is called in this document "terminal control" does not go with the airport. That remains the responsibility of the federal government.

Mr. Withers: Right.

Mr. Angus: Under that scenario, if the Thunder Bay Airport was turned over to somebody, whether the municipality or the private sector it would not matter, in order for it to break even they would have to more than double their revenue. From roughly \$1.6 million, they would have to pick up an additional \$1.9 million in order to break even. In the development of your policy, have you taken individual airports like Thunder Bay or, as the Minister mentioned this morning, Edmonton or Vancouver, and worked through those scenarios to determine how much of a difference would have to be made up somehow, either through increased revenue or through reduced costs?

Mr. McAree: No, I would say that we have not done very much pilot-project type of work. What we are doing here is giving the opportunity to local authorities who perhaps would be less encumbered with processes and procedures than we are to encourage economic development at the airport which would be revenue-producing. We do not in fact think every airport can make money and we could consider the idea that, in some cases, we might have sunset financial assistance for a few years.

[Traduction]

M. McAree: Le promoteur.

M. Angus: Y aura-t-il une clause prévoyant l'achat du bâtiment par le gouvernement à la fin d'une période donnée?

M. McAree: Oui, il y aura une clause à cet effet.

M. Angus: Est-ce qu'elle sera semblable à la proposition qui avait été faite par Trans-consortium pour les wagons de VIA Rail, proposition qui prévoyait que Trans-consortium construirait les wagons, les louerait à VIA pendant une période donnée au bout de laquelle VIA Rail aurait la possibilité de s'en porter acquéreur?

M. Mulder: Je ne crois pas, parce que dans le cas de l'aéroport, nous n'aurions probablement pas à payer de loyer, étant donné que c'est le promoteur qui est propriétaire et que l'on ne vend pas de terrain aux exploitants. Par contre, dans l'autre cas abordé ce matin, nous aurions à payer le loyer.

M. Angus: Mais tant que nous sommes propriétaires d'Air Canada, ne s'agit-il pas d'un cas analogue à celui de VIA Rail?

M. Mulder: Non, parce que le promoteur ne sera pas Air Canada.

M. Angus: Je vois. Venons-en quelques instants au programme de privatisation de l'aéroport—j'emploie le terme privatisation à dessein. J'ai étudié les chiffres d'exploitation de l'aéroport de Thunder Bay pour la période 1984-85 et—vous me direz si je me trompe—la taxe sur le transport aérien ne relève d'aucun aéroport, non plus que ce que l'on appelle ici «le contrôle d'aérogare». Ces deux domaines restent du ressort fédéral.

M. Withers: C'est exact.

M. Angus: Selon cette hypothèse, si l'on devait confier l'aéroport de Thunder Bay à un organisme quelconque, qu'il s'agisse de la municipalité ou du secteur privé, peu importe, pour pouvoir rentrer dans ses frais, cet organisme devrait plus que doubler ses recettes. En fait, il faudrait ajouter au 1.6 million de dollars actuels de recettes environ 1.9 million de dollars pour éliminer tout déficit. Lorsque vous avez élaboré votre politique, avez-vous pris des exemples pratiques tel que celui de l'aéroport de Thunder Bay ou, comme l'a dit ce matin le ministre, celui d'Edmonton ou de Vancouver, pour tâcher de déterminer quel serait le déficit à combler et de quelle manière, soit par une augmentation des recettes, soit par une réduction des coûts?

M. McAree: Non, je dois dire que nous n'avons pas fait d'études-pilote dans ce domaine. Nous essayons de donner aux autorités locales, dont l'appareil est certainement plus léger que le nôtre, la possibilité de stimuler le développement économique en rentabilisant l'aéroport. Précisons que nous ne considérons pas que tous les aéroports doivent forcément être rentables et nous n'avons pas exclu une assistance financière destinée à disparaître au bout de quelques années.

[Text]

Mr. Angus: Would you suggest or agree that an airport like Thunder Bay, which has such a big difference in revenue compared to cost, would not be a likely candidate without some form of ongoing federal assistance?

Mr. McAree: I would have to agree with that.

Mr. Angus: I would like to mention one final area, Mr. Chairman—just briefly and so that Mr. Quail does not think I have forgotten about him—the son of Bill C-75. The Minister indicated, when he finally accepted the wisdom of ourselves, that he would back off on clause 4 and move into a consultative process before bringing in legislation that would implement some form of cost recovery. Can you indicate where that is in the process, who is going to be consulted, when it is going to happen and what is the final process?

Mr. Withers: I would be happy to do that, because earlier this week I signed 139 letters to interested parties, essentially in both the marine and air communities. As the first step in this, with those letters went out our paper on the principles of cost recovery in order to declare our principles and receive the comments on these principles from, as we call them, all our stakeholders. That process will be going on over the course of the summer. It is very broadly based. It will also involve meetings right across the country with the marine community, with interested provincial governments and with the air community, with a view to having all their comments assembled by July 17.

• 1735

Mr. Angus: The Minister had talked both privately and publicly about some form of white paper—I do not know whether it was white, green, blue or black or whatever—that would be out there in the public domain as opposed to a selected distribution area. Is what you are going to come up with in terms of these initial consultations then going to become part of a white paper on cost recovery in transportation?

Mr. Withers: Mr. Chairman, I think we will deal with the cost recovery question first of all, having established the principles. Then we will apply those principles to the marine situation and to the air situation. As I say, there is no secrecy or anything to the work. It will all be out in the open. But I believe you are referring to the fact that the Minister said we would return to the question of marine cost recovery at a future date. At such time, it would of course have to be legislation.

I do not think that a white paper was indicated. I think that, through the consultative process we are talking about now, which started this week, we will then make a judgment about what process will be eventually used to determine, for example, what the rates will be, what the degree of cost recovery will be, what schedule it would follow and also the specifics of what it would cover.

Mr. Angus: I think, though, that when the Minister rose in the House on third reading of Bill C-75 or

[Translation]

M. Angus: Etes-vous prêt à convenir qu'un aéroport comme celui de Thunder Bay, pour lequel on constate un écart considérable entre les recettes et les coûts, n'aurait guère de chance de subsister sans une forme quelconque d'aide fédérale?

M. McAree: Je dois en convenir.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président—mais je serai bref et afin que M. Quail n'aille pas s'imaginer que je l'ai oublié—à propos du Bill C-75. Le ministre a indiqué qu'il se rangeait enfin de compte à notre sagacité et qu'il renoncerait à l'article 4 et procéderait à des consultations avant de déposer un projet de loi prévoyant une certaine forme de recouvrement des coûts. Pourriez-vous nous dire où en est ce processus, qui l'on doit consulter, quand cela se produira et quel en sera l'aboutissement?

M. Withers: Je le ferai d'autant plus volontiers qu'au début de la semaine, j'ai signé 139 lettres destinées à des parties intéressées, principalement dans le domaine maritime et aérien. Nous avons joint à cette lettre notre document énonçant les principes du recouvrement des coûts, afin de bien préciser notre position et de susciter les réactions des intéressés. Ce processus se déroulera donc dans l'été. Je dois dire que nous ratissons extrêmement large. Il y aura également des réunions dans tout le pays avec les transporteurs maritimes, les gouvernements provinciaux intéressés et les transporteurs aériens, et nous souhaitons que tous leurs commentaires nous soient parvenus d'ici le 17 juillet.

M. Angus: Le ministre a parlé, en public comme en privé, d'une sorte de Livre blanc—à moins qu'il ne s'agisse d'un Livre vert, bleu, blanc ou rouge, peu importe—qui élargirait la consultation à l'ensemble de l'opinion, plutôt que de la limiter à un secteur donné. Est-ce que le résultat de vos consultations initiales est destiné à être intégré à un Livre blanc sur le recouvrement des coûts dans le domaine des transports?

M. Withers: Monsieur le président, je crois que les principes étant établis, nous allons dans un premier temps traiter du recouvrement des coûts. Nous appliquerons ensuite ces principes au transport maritime et au transport aérien. Comme je l'ai dit, nos travaux n'ont rien de secret et se dérouleront au vu et au su de tous. Je crois que vous avez à l'esprit la déclaration du ministre selon laquelle nous reviendrions ultérieurement sur la question du recouvrement des coûts dans le domaine maritime. A ce moment-là, il faudra évidemment légiférer.

Je ne crois pas que l'on ait fait mention d'un Livre blanc. Je crois que, grâce au processus consultatif amorcé cette semaine, nous allons pouvoir décider des meilleures modalités de détermination d'un certain nombre de choses, notamment les tarifs, le coefficient de recouvrement de coûts, le calendrier de mise en oeuvre ainsi que les domaines d'application.

M. Angus: Je crois pourtant me souvenir que lorsque le premier ministre a pris la parole à la Chambre à

[Texte]

whatever the new number was, he did indicate some form of discussion paper on the broad issue, not only for marine or air, but also for the broad issue of cost recovery.

Mr. Withers: Mr. Chairman, I think Mr. Angus is referring to the paper we had put out, which is the principles paper. It is out now.

Mr. Angus: Has it been sent only through the House list? Has it been made public through the media?

Mr. Withers: No, it has not been, but we would be quite happy to distribute it. We would be quite happy to give it to you.

Mr. Angus: I would suggest, at the very least, that members of the Standing Committee on Transport and perhaps those members who have constituencies along our oceans and in the lakes and the rivers would be logical ones. The bottom line is that they are going to hear from their constituents as soon as it gets out. Thank you for this; I appreciate it.

Let me just ask a final question on whether the consultation process being used for the proposed 1988 tariff increases at public harbours and ports by Transport Canada—that is, the one with charges going anywhere from, I think, 9% to 50% in 1988 for wharfage and storage and things like that—is part and parcel of the same distribution. Is it a separate issue? For the most part, it deals with existing user fees and it is just a matter of a question of how much they are going to increase.

Mr. Quail: It is separate. As you may recall, we did go around and have discussions with users the last time we introduced increases for ports and harbours tariffs. This is now the second round. In essence the figure is 9% on average. Depending on the question of the usage of the harbour for harbour dues, you can, in one case, say that it would be a 50% increase.

Those consultations are under way as a separate issue or as an operational issue, if you wish, as opposed to the larger issue on which the deputy minister spoke in terms of the consultation on principles, the white paper or however you wish to categorize it in the much larger context.

Mr. Angus: I have just a final question.

The Vice-Chairman: This is the third final question, Mr. Angus.

Mr. Angus: I have learned from my father.

An hon. member: Even I do not have that much nerve.

• 1740

Mr. Angus: Regarding the public harbours and ports fees, in terms of the users, will the potato producers of Prince Edward Island who use Department of Transport warehouses for the storage of their products while waiting for trans-shipment to the mainland or to offshore. . . ? Mr.

[Traduction]

l'occasion de la troisième lecture du Bill C-75—enfin, quel que soit son numéro—il a parlé d'un document qui servirait de base à une discussion élargie, portant non seulement sur les domaines maritimes et aériens, mais aussi sur toute la question du recouvrement des coûts.

M. Withers: Monsieur le président, je crois que M. Angus fait allusion à notre document contenant l'énoncé des principes, lequel est à présent publié.

M. Angus: Est-ce que sa diffusion a été restreinte à la liste d'envois de la Chambre, ou est-ce qu'on l'a communiqué aux médias?

M. Withers: Je dois dire que non, mais nous nous ferons un plaisir de le distribuer et de vous le faire parvenir.

M. Angus: Je crois qu'à tout le moins il faudrait le faire parvenir aux membres du Comité permanent des transports et, peut-être aussi, aux députés dont la circonscription est située sur un littoral maritime, lacustre ou fleuvial. N'oubliez pas que leurs électeurs vont leur tomber dessus dès la publication du rapport. Je vous remercie de votre bonne volonté.

Une dernière question. J'aimerais savoir si le processus de consultation utilisé pour l'augmentation des tarifs prévu pour 1988 par Transport Canada dans les ports publics, avec des droits de quai ou d'entreposage allant de 9 p. 100 à 50 p. 100, etc.—fait partie de la même diffusion. J'aimerais savoir s'il s'agit d'une question distincte, parce qu'après tout il s'agit essentiellement de savoir de combien seront augmentés les frais supportés par l'utilisateur.

M. Quail: C'est une question distincte. Comme vous vous en souviendrez peut-être, nous avons tenu des consultations la dernière fois que nous avons augmenté les tarifs dans les ports. Il s'agit-là d'une deuxième série avec, en moyenne, une augmentation de 9 p. 100. Cela dit, dans un cas particulier et en fonction de l'utilisation qui est faite du port, ce chiffre peut effectivement atteindre 50 p. 100.

Ces questions font l'objet de consultations mais il s'agit de l'exploitation par opposition aux principes évoqués par le sous-ministre qui doivent, eux, être perçus dans un contexte beaucoup plus large, qui pourrait être celui d'un Livre blanc.

M. Angus: Accordez-moi une dernière question.

Le vice-président: Vous en êtes à votre troisième dernière question, monsieur Angus.

M. Angus: Je suis, en cela, le digne fils de mon père.

Une voix: Il a encore plus de toupet que moi.

M. Angus: En ce qui concerne les droits perçus dans les ports nationaux, j'aimerais savoir si les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édward qui utilisent les entrepôts du ministère des Transports en attendant le transfert de leurs produits sur le continent où à

[Text]

Chairman, you will remember when they appeared before us during *Freedom to Move*, there was some real concern about the impact of any additional costs. At that time they were in the hole. They were getting less for the product than it cost them. Here, I notice there are some increases. Are they going to be consulted directly? If they can prove to you that any increase at all—

The Chairman: It puts them further in the hole.

Mr. Angus: I gather today they are breaking even. It would put them back in the hole. Is the department prepared to back off in a case like that?

Mr. Quail: Our commitment would be that we are doing the consultations. We will consult all the people. We consulted the people you are talking about the last time around. As you may know, there were no increases related to potatoes. Until we finish with the consultations and we know what the end results are, we will do the analytical work when we are back home and we will go forward the proposal to the Minister. We will commit to consult. We will listen to the people fairly and present the case as best we can to the Minister.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: One double-barrelled question. It has to do with taxis. Would you amend your regulations so there would be no sanctions on a cab driver for a passenger who disobeys the rules of the cab, for example, for no smoking in it? What is the situation with the cab shortage problem which arose from time to time at Pearson International Airport and at others? The last two times I went into Regina early in the afternoon or at noon, there were no cabs.

An hon. member: They heard you were coming.

Mr. Benjamin: I phoned all three cab companies and they got some cabs out quickly, but passengers should not have to do that. What is the situation at Pearson International Airport? Are you instituting any kind of a regime where the cab companies can be notified, find out about the arrival time of the flight or how many people are on board so they can have some kind of idea how many cabs they are going to need at an airport at any given time? It seems to me they are not getting enough advance information so they can program six cabs instead of two, or two cabs instead of six. They know what is going to be happening when that flight deplanes. Is there anything in the works? What is the score at Pearson International Airport in the matter of the regulations in terms of sanctions on cab drivers?

Mr. McAree: Mr. Chairman, I think there are three or four questions there. The information system for the

[Translation]

l'étranger... Vous vous souviendrez, monsieur le président, que lorsqu'ils ont comparu devant nous à l'occasion de *Aller sans entraves* ils s'inquiétaient de l'incidence d'une quelconque augmentation des coûts, parce qu'à l'époque ils connaissaient de graves difficultés, étant donné que leur prix de vente était inférieur à leur prix de revient. Or, je vois que l'on prévoit certaines augmentations et j'aimerais savoir si l'on compte les consulter directement? Imaginez qu'ils vous démontrent que toute augmentation...

Le président: Va aggraver encore leur difficulté.

M. Angus: Je pense qu'aujourd'hui ils réussissent à s'en sortir mais toute augmentation risque de les jeter à nouveau dans le déficit. Votre ministère serait-il prêt à renoncer à une augmentation dans ce genre de cas?

M. Quail: Nous sommes prêts à nous engager à consulter tous les intéressés. D'ailleurs, la dernière fois, nous avons consulté les producteurs de pommes de terre, et comme vous le savez peut-être, il n'y a pas eu d'augmentation dans ce domaine. Cela dit, il va falloir attendre que nous ayons mené à bien nos consultations, que nous fassions le travail analytique indispensable et que nous soumettions une proposition au ministre. Mais nous maintenons notre engagement de consulter tous les intéressés et de présenter le cas de façon aussi impartiale que possible au ministre.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais vous poser une question à double détente. Elle concerne les taxis. Seriez-vous prêts à amender vos règlements afin de ne pas pénaliser un chauffeur de taxis lorsqu'un de ses passagers contrevient au règlement, comme par exemple l'interdiction de fumer dans un taxi? Par ailleurs, que compte-t-on faire pour remédier à la pénurie de taxis que l'on constate de temps à autre non seulement à l'aéroport international Lester B. Pearson mais également dans d'autres aéroports? Par exemple, les deux dernières fois que je me suis rendu à Regina en début d'après-midi, il n'y avait pas de taxis.

Une voix: Ils devaient savoir que vous arriviez.

M. Benjamin: J'ai pu joindre les trois sociétés de taxis au téléphone et elles ont rapidement envoyé des voitures, mais on ne devrait même pas être obligé de faire cela. Quelle est la situation à l'aéroport international Lester B. Pearson? Avez-vous entrepris de mettre en place un système qui permettrait d'informer les compagnies de taxis de l'heure d'arrivée des avions, ou même du nombre de passagers, afin qu'elles sachent combien de voitures envoyer à l'aéroport à telle ou telle heure? Il me semble qu'on ne les informe pas de manière à leur permettre d'envoyer le nombre voulu de taxis, en connaissance de cause. Avez-vous un projet à l'esprit? Par ailleurs, dans quelle mesure les règlements donnent-ils lieu à l'application de sanctions aux chauffeurs de taxis, à l'aéroport Lester B. Pearson?

M. McAree: Monsieur le président, ce n'est pas une question à double détente, c'est une question

[Texte]

ground transportation industry at Pearson International Airport is electronic. The flight schedules are available to them on the curbside and in the dispatch area. We think we have covered that, but they have to look at it once in a while to figure it out.

We think we have more discipline now in the ranks of the cab companies in Toronto. There were a couple of occasions last winter when there were some late flights with bad weather and considerable disruption. We have done our best to take them to task and the performance since then has definitely improved.

In terms of sanctions about no smoking, I have not been able to give that any thought, but we will certainly consider it. It is not beyond our powers to—

Mr. Benjamin: You have a thick file on a case in Halifax. Apparently, taxi owners are not allowed to refuse passengers unless a peace officer sees the person is intoxicated, if that is in the regulations. If no peace officer is available and the cab driver makes a passenger get out of the cab, are you going to look at amending your regulations in terms of this sanction so that a cab driver has some protection?

• 1745

Mr. McAree: Mr. Chairman, the idea is to discipline the company itself and let it deal with its own drivers. We can lift airport permits as a penalty.

Mr. Angus: I think Mr. Benjamin is talking about giving that taxi driver the right to reject a passenger because he is intoxicated or is refusing to obey the law.

The Vice-Chairman: Mr. Reid, on a point of order.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I have listened with great interest and concern, and I do not want to be rude to my colleagues across the way, but I have a 5.30 p.m. meeting and I do not really want to walk out. It is time to adjourn.

The Vice-Chairman: That is a very good point of order, Mr. Reid. Gentlemen, we thank you for having appeared before the committee.

This committee stands adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

mitrailleuse... Le système d'information destiné au secteur de transport terrestre à l'aéroport international Pearson est un système électronique. Ils peuvent donc consulter les horaires des vols à partir du trottoir ou dans le secteur d'envois. Je crois que nous avons répondu à leurs besoins, mais encore faut-il qu'ils consultent les écrans pour se mettre au courant.

Je crois que l'on constate à présent une meilleure discipline parmi les chauffeurs de taxis de Toronto. Effectivement, l'hiver dernier, il y a eu quelques problèmes à l'occasion d'arrivées tardives conjuguées à du mauvais temps. Nous leur avons tapé sur les doigts et depuis, on constate une amélioration indéniable.

En ce qui concerne les sanctions appliquées aux fumeurs dans les taxis, nous n'y avons pas pensé jusqu'à présent, mais nous allons étudier cette question. Nous pouvons effectivement... .

M. Benjamin: Je pense que vous avez un dossier fort épais concernant une affaire qui s'est déroulée à Halifax. Je crois que les règlements prévoient qu'un chauffeur de taxis ne peut pas refuser de prendre un passager sauf si un agent de la paix constate que ce dernier est en état d'ébriété. Imaginons qu'il n'y ait pas d'agent de la paix sur les lieux et que le chauffeur de taxi fasse débarquer son client; allez-vous envisager d'amender vos règlements afin que le chauffeur de taxi dispose d'une certaine protection à l'égard des sanctions prévues?

M. McAree: Monsieur le président, nous cherchons à encadrer la compagnie de taxi, et il lui appartient ensuite de s'arranger avec ses chauffeurs. La pénalité peut prendre la forme d'une suppression du permis d'exploitation dans le secteur de l'aéroport.

M. Angus: Je crois que M. Benjamin envisage la possibilité de donner à un chauffeur de taxi le droit de refuser un passager lorsque ce dernier est en état d'ébriété ou qu'il refuse de se plier aux règlements.

Le vice-président: Monsieur Reid, pour un rappel au Règlement.

M. Reid: Monsieur le président, j'ai suivi cette séance avec le plus vif intérêt et je ne voudrais pour rien au monde me montrer discourtois envers mes collègues d'en face, mais j'ai une réunion à 17h30 et je ne voudrais pas être le seul à quitter la salle. Je crois que l'heure est venue de lever la séance.

Le vice-président: Votre rappel au Règlement est parfaitement fondé, monsieur Reid. Messieurs, je vous remercie d'être venus témoigner devant notre Comité.

La séance est levée jusqu'à prochaine convocation de la présidence.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Canadian Transport Commission:

K. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

From the Department of Transport:

D.C. McAree, Executive Director, Airports Authority Group;

R.M. Withers, Deputy Minister;

Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Group, and Commissioner, Canadian Coast Guard;

John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des transports:

Maître K. Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire.

Du ministère des Transports:

D.C. McAree, directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports;

R.M. Withers, sous-ministre;

Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination;

R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Groupe marin, et commissaire, Garde côtière canadienne;

John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification des mesures d'urgence.

JUL 19 1989

